İstanbul Boğazı'nda Karantina Uygulamaları
NURAN YILDIRIM

Gemide Ayrıcalıklı Bir Yolcu: Charles Darwin
ÖMER BOZKURT

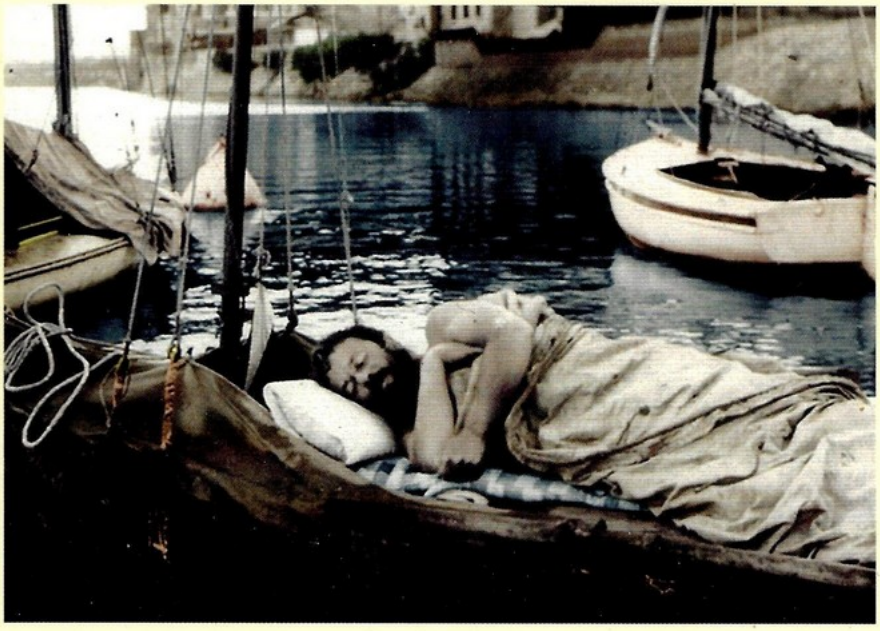
Yelkende Sürat ve Rüzgârın Serüveni
EDHEM DİRVANA

Rahmi M. Koç Müzesi Denizcilik Koleksiyonu
CEM GÜRDENİZ

YENİ DENİZ MECMUASI

Dosya

İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Deniz Ulaşımının Sorunları ve Kömür Nakliyesi
MURAT KORALTÜRK



Albüm

İstanbul'un Deniz Ulaşım Hayatında Pasolar
EMİN NEDRET İŞLİ

Atlantik'te ilk Türk ve Cumhuriyet'in ilk deniz gezgini: Mustafa İhsan Denizaşan

CEM GÜRDENİZ

GÖKHAN AKÇURA
Deniz Ne Kadar Güzel, Hoş...

LEVENT AKSON
Türkiye'de Armatör Olmak ve 2015'te Küresel Deniz Taşımacılığı

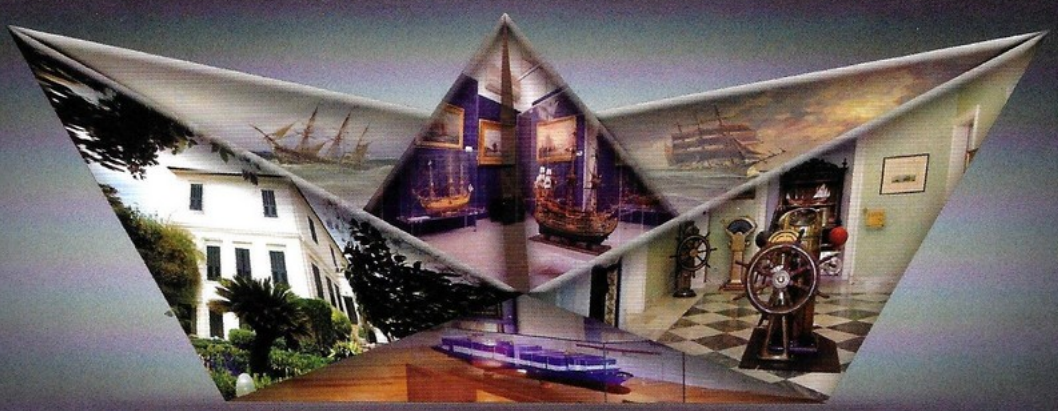
DENİZ IRAK
Mümtaz Soysal'la Söyleşi: Aslında Vakit Hiçbir Zaman Geçmiş Sayılmaz

ENİS BATUR
Bir Lombozun Arkasından

1
MART 2016
15 TL | Kıbrıs 20 TL
Üç Ayda Bir Yayımlanır
ISSN 2458-8873

DENİZCİLİK MİRASININ YÜZLERCE YILLIK TANIKLARI YENİDEN HAYAT BULUYOR

Gemi Maketleri, Gemi Antikaları ve Deniz Temalı Tabloların yer aldığı, geçmişi 1800'lere uzanan özel bir mekan...



ARKAS
DENİZ TARİHİ MERKEZİ

Ziyaret Günleri: Salı-Perşembe-Cumartesi 10:00-18:00
Rehberli turlar Salı ve Perşembe günleri düzenlenmektedir.Turlara katılım için rezervasyon gerekmektedir.
Giriş ücretsizdir.

80 Sokak No:28 Bornova, İzmir Tel: 0232 342 10 11
facebook/ArkasDenizTarihiMerkezi

Sunu

Duyduk duymadık demeyin: *Yeni Deniz Mecmuası*, 2016 yılının ilk mevsiminde, okurlarına ulaşmak için açık denize çıkmış bulunuyor!

Bu üç aylık derginin logosundaki "yeni" sıfatı bir duruma işaret ediyor: Dünden bugüne, bir bölümünü önümüzdeki sayılarda tanıtacağımız çok sayıda periyodik yayımlandı ülkemizde, bir geleneğin uç, taze halkası olacak dergimiz.

Deniz, Türkiye'nin can damarlarından biri. Hepimiz karada yaşıyoruz şüphesiz, ama hepimizin Anadolu yarımadasını ve Trakya'yı kuşatan "bizim denizlerimiz" ile az çok bağlantılarımız söz konusu: Deniz, ekonomiden savunmaya, turizmden ulaşıma bir kefede; sayfiyesiyle, mutfağıyla, sporuyla yaşama kültürünün sayısız cephesiyle, bir de tarihle, edebiyat ve sanatla öteki kefede, olmazsa olmaz ağırlığını koyuyor gündemimize.

Dolayısıyla, Kırmızı Kedi Yayınevi bünyesinde çıkan *Yeni Deniz Mecmuası*'nın hedefinin, en geniş anlamıyla deniz kültürünün bütün boyutlarına yaklaşmak olduğunu söyleyebiliriz. Dergi, her sayısında giderek çeşitlilik kazanacak yazar kadrosunda akademisyeni, uzmanı, gönül vermişi, seyyahı, ilgili ve bilgili meraklıları barındıracak. Olabildiğince okuruyla iletişim kanallarını açık tutarak katkılarından yararlanacak.

"Bizim denizlerimiz"den bütün denizlere, okyanuslara hazır tutacak dümenini. Logomuzun içine gömdüğümüz Latince deyişte ne deniyor: Rüzgâr esmeden deniz kıpırdamaz.

Yazarlarıyla okurlarıyla *Yeni Deniz Mecmuası* rüzgâr ekmek amacına kilitleniyor.

YENİ DENİZ MECMUASI

Üç Aylık Süreli Yayın
Sayı: 1 | Mart 2016

Sahibi ve Sorumlu Yazışleri Müdürü
Haluk Hepkon

Genel Yayın Yönetmeni
İlknur Özdemir

Yayın Kurulu
Enis Batur, Cem Gürdeniz,
Emin Nedret İşli, Murat Koraltürk,
Ahmet Kuyaş

Editör
Tunca Arslan

Tasarım
Ümit Kurt

Grafik Uygulama
Sinan Acıoğlu

Basım Yeri
Pasifik Ofset / Cihangir Mah. Güvercin Cad.
No: 3 - 1 Baha İş Merkezi A Blok Kat: 2
34310 Haramidere / İstanbul
Tel: 0212 412 17 77

**Yeni Deniz Mecmuası,
Kırmızı Kedi Yayınevi
bünyesinde hazırlanmakta
ve yayımlanmaktadır.**

Abonelik Koşulları
Yurtiçi bir yıllık: 50 TL
Yurtdışı iki yıllık: 25 Euro

Kırmızı Kedi Yayıncılık
İş Bankası, Beyoğlu Şb., Kod: 1011
Hesap no: 1785892
IBAN: TR820006400000110111785892

Yönetim Yeri
Ömer Avni Mahallesi, Emektar Sokak,
No: 18 Gümüşsuyu 34427-İstanbul

Tel: 0212 244 89 82
Fax: 0212 244 09 48

bilgi@yenidenizmecmuasi.org

twitter/DenizMecmuasi
facebook/yenidenizmecmuasi
instagram/yenidenizmecmuasi

Bu dergide yer alan yazı ve makalelerin her hakkı saklıdır. Tanıtım amaçlı kısa alıntılar dışında izin alınmaksızın kullanılamazlar.

6
Mustafa İhsan Denizaşan: Cumhuriyet'in İlk Deniz Gezgini
CEM GÜRDENİZ

5
Deniż Türküsü
YAHYA KEMAL

12
Tek Gövdelilerden Çok Gövdelilere Rüzgârın Serüveni
EDHEM DİRVANA

20
Charles Darwin: Gemide Ayrıcalıklı Bir Yolcu
ÖMER BOZKURT

30
Rahmi M. Koç Müzesi Denizcilik Koleksiyonu
CEM GÜRDENİZ

36
Doğu Akdeniz Yeni Kuzey Denizi Olabilir mi?
NECDET PAMİR

44
İstanbul Boğazı'nda Karantina Uygulamaları
NURAN YILDIRIM

62
Türkiye ve Deniz Jeopolitiği
CEM GÜRDENİZ

70
Kadırgada Kürek Mahkûmu Olmak...
MUSTAFA AKTAR

74
Mümtaz Soysal'la Söyleşi
DENİZ IRAK

98
Deniz Ne Kadar Güzel, Hoş...
GÖKHAN AKÇURA

112
Calabria'lı Uluç Ali
EMRAH SAFA GÜRKAN

120
Türkiye'de Amatör Denizcilik
ÖZKAN GÜLKAYNAK

128
Gemici Bağları
TUFAN AYDIN

80
Albüm / İstanbul'un Deniz Ulaşımında Pasolar
EMİN NEDRET İŞLİ

132
Türkiye'de Armatör Olmak ve 2015'te Küresel Deniz Taşımacılığı
LEVENT AKSON

136
İstanbul'da Mavnalar ve Mavnacılık
DENİZ GÖK

140
Gilliatt'ın Ahtapotla Mücadelesi
VICTOR HUGO

148
Bir Lombozun Arkasından
ENİS BATUR

152
Ve Gemi Gidiyor'dan Can Alan Can Yeleklerine
İSMAİL ERTÜRK

156
"Bu Geminin Sintinesiyiz Biz!"
TUNCA ARSLAN

160
Buz Okyanusunda Yürümek
ÖMER BOZKURT

164
Deniz Fenerleri Işığını Görenlere Umut Olurlar
ZEYNEP ŞARLAK

168
İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Deniz Ulaşımının Sorunları ve Kömür Nakliyesi
MURAT KORALTÜRK

215
Dava Ağabeyim Kaptan Namık Assena
REFİK AKDOĞAN

TÜYAP Bursa

Tüyap Bursa Fuarcılık A.Ş.
www.tuyap.com.tr

TÜRKİYE YAYINCILAR BİRLİĞİ
TURKISH PUBLISHERS ASSOCIATION

BTSO
Bursa Ticaret ve Sanayi Odası

BURSA 14. KİTAP FUARI

CEMİL MERİÇ 100 YAŞINDA

kitapfuari

bursakitapfuari

www.bursakitapfuari.com

19 - 27 MART 2016

Ziyaret Saatleri:
10.00 - 19.30
(27 MART 2016, 10.00 - 19.00)

KOSGEB Destekleyen Kuruluş

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

ufi Küresel Fuar Endüstrisi Birliği Üye Kuruluş

TFYD Üye Kuruluş TÜRKİYE FUAR YAPIMCILARI DERNEĞİ

Reklam Açıkhava Reklam

ALMİRA HOTEL BURSA Fuar Resmi Oteli

BURSA Ulu Şehir

TÜYAP BURSA

TÜYAP BURSA ULUSLARARASI FUAR VE KONGRE MERKEZİ
Altınova Mah. Fuar Cad. 25/1 16250, Osmangazi / Bursa

"Bursa'nın Gücü"

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR

Deniz Türküsü

YAHYA KEMAL BEYATLI

Dolu rüzgârla çıkıp ufka giden yelkenli!
Gidişin seçtiğin akşam saatinden belli.
Ömrünün geçtiği sahilden uzaklaştıkça
Ve hayâlinde doğan âleme yaklaştıkça,
Dalga kıvrımları ardında büyür tenhâlık
Başka bir çerçevedir, git gide dünyâ artık.
Daldığın mihveri, gittikçe, sarar başka ziyâ;
Mâvidir her taraf, üstün gece, altın deryâ...

Yol da benzer hem uzun, hem de güzel bir masala
O saatler ki geçer başbaşa yıldızlarla.
Lâkin az sonra lezîz uyku bir encâma varır;
Hilkatin gördüğü rü'yâ biter, etrâf ağarır.
Som gümüşten sular üstünde, giderken ileri
Tâ uzaklarda şafak bir bir açar perdeleri...
Mûsıkîsiyle bir âlem kesilir çalkantı;
Ve nihâyet görünür gök ve deniz saltanatı.

Girdiğin aynada, geçmiş gibi dîğer küreye,
Sorma bir sâniye, şüpheyle, sakın: "Yol nereye?"
Ayılıp neş'eni yükseltici sarhoşluktan,
Yılma korkunç uçurum zannedilen boşluktan
Duy tabîatte biraz sen de ilâh olduğunu,
Rûh erer varlığının zevkine duymakla bunu.

Çıktığın yolda, bugün, yelken açık, yapyalnız,
Gözlerin arkaya çevrilmeyerek, pervâsız,
Yürü! Hür mâviliğin bittiği son hadde kadar!...

İnsan, âlemde hayâl ettiği müddetçe yaşar.

Mustafa İhsan Denizaşan, 20 Ekim 1933'te Nil Nehri seyahati sırasında İsmailiye Limanı'nda Kürek Kulübü önünde demirlediği teknesinde uyurken

CUMHURİYET'İN İLK DENİZ GEZGİNİ

Mustafa İhsan Denizaşan

CEM GÜRDENİZ

Büyük bir öncüye
geç kalmış takdir ve teşekkürle...

Türkiye'nin Osmanlı'dan intikal etmiş kaderidir. Liyakat, kahramanlık ve başarı ödüllendirilmez. Gerçek kahramanlar asaletlerinin ve tevazularının gereği geri planda kalırlar. Onların zafer ve başarıları, yarattığı rüzgârla başkalarının yelkenini doldurur. Hiç beklemediğiniz şahsiyet ve kurumlar bu hareketten faydalanır. Ancak aradan yıllar geçse de gerçek kahramanların hatırası bir şekilde ortaya çıkar. Zira insanlığın tunç yasasıdır. Kişiler ne olduklarıyla değil, ne yaptıklarıyla hatırlanırlar. Gerçek, zamandan daha güçlüdür. Zamanı gelince mutlaka ortaya çıkar ve bir tokat gibi yaşayan nesillere geçmişin kahramanlarını hatırlatır. Bu ne kaderin gücü, ne de bir tesadüftür. Bu, geçmişin bugüne bir armağanıdır.

Mustafa İhsan Denizaşan işte bu kahramanlardan biridir. Cumhuriyet'in ilk gezgin amatör denizcisidir. Türk insanının doğaya, denize meydan okuma macerasının somutlaşmış ilk başarı abidesidir. Denize ve denizciliğe kayıtsız şartsız aşkı kadar bayrağı ve tarihine olan saygısı denizin zorluklarını, bilinmezliğini ve tahmin edilemezliğini dengeleyebilmiş ve hatta galebe çalmıştır. Dört metrelik, "Ankara" adını verdiği branda kaplı randa yelkenli sandalla 1930'lu yılların Türkiyesi'nde yüreğini ve cesaretini öne çıkararak dört yılda Akdeniz'de, Nil Nehri'nde ve Atlantik kıyılarında Huelva/Cadiz'e kadar binlerce deniz mili yol yapmıştır. Onlarca limanda Türk bayrağını dalgalandırmış ve küçücük teknesinde taşıdığı gramofonla İstiklal Marşımızı tüm limanlarda yerli halka ihtiram içinde dinletmiş, Mustafa Kemal'i selamlatmıştır.

Mustafa İhsan Denizaşan, 1932 yılında bugünün Türk amatör denizcisinin başarı rotasının kapısını aralamış, 30 yıl sonra ardından gelen Sadun Boro kapıyı ardına kadar açmıştır. O ve sonradan gelenler, Toprak Gemi Anadolu'dan dünya gezgini Türk yelkenciler çıkabileceğini dünyaya ispat etmiş, Türk bayrağı okyanuslarda, adını dahi bilmediğimiz yüzlerce limanda ve ülkede şerefle dalgalanmıştır. Bugün de dalgalanmaya devam etmektedir.

Mustafa İhsan, 1903 yılında İstanbul'da doğmuş, baba tarafından bahriyeli bir aileden gelmektedir. Çocukluğu Boğaziçi'nde Beykoz'da geçmiş, İstanbul Sanayi Mektebi'ni bitirmiş ve 20'li yaşların sonunda bir tekneyle uzaklara gitme duygusu hayatını şekillendirmiş. Ancak bu duyguyu yönlendiren itici güç, macera aramak, Saint Exupery ya da Alain Gerbault gibi adrenalin olmamış. Seyir hatıratında 1932-1936 yılları arasında Akdeniz kıyıları ile Atlantik'te Cadiz'e kadar devam eden branda kaplı yelkenli sandal seyrinin başlangıç sebebini Oscar Wilde'a ait bir sözle şöyle ifade ediyor:

"İdeal, bir yıldıza benzer. Ona belki hiç kavuşamayız, fakat bize parlaklığı ve güzelliğiyle yaşama, yaratma ve çalışma enerjisi verir."

Sonra kendi idealiyle devam ediyor:

30 Ağustos 1934 günü Tunus'un doğusundaki Ghar El Melh (eski adıyla Porto Farina) Limanı'nda karşılanması

"Tarihin şanlı sayfalarında yer almış bir milletin evladı olarak benim taşıdığım ideal, nazlı dalgalanışlarında benliğini, bütün bir tarihini duyduğum bayrağımızı mazide atalarıma ait olan her yerde bir kere daha dalgalandırmaktı. Böylece bana birçok fedakârlıklarla bu bayrağı emanet etmiş olan büyüklerimin ruhunu da hoşnut edebilecektim. Öyle zannediyordum ki aralarında mukaddes şehitlerin bulunduğu meçhul mezarlardan, onun dalgalanışlarındaki güzellik ile ürperecek ruhlardan yükselen bütün iyi dilekler, vatanıma ve güzel bayrağıma gönderilecek ve bu dualarla bir kat daha nurlanacaklardı... Küçük bir çocukken dahi deniz benim için her şeydi. Büyüdükçe gaye olarak taşıdığım yüksek arzuyu bana ancak denizin temin edebileceğini anladım. O yüzden onu daha da çok sevmeye çalıştım. Gayeme belki kimse yardım etmeyecekti. Fakat ben kendim birçok şeyler yaratabilecektim. Bu gücü bayrağımı saadetten yaşaran gözlerle seyrettiğim her anda fazlası ile duyabiliyordum. Çünkü o benim için her şeydi ve ben artık kendim için değil onun için yaşamam gerektiğine iman etmiştim. Düşündüğüm her şey kafamda müphemliğini kaybediyor ve bulanık çizgiler açıklık kazanıyordu. 1931 senesinde arzularla dolu ruhum nihayet karara vardı. Yola çıkacaktım."

Onun bu seyahatiyle hemen hemen aynı dönemde (1932-1939 arası) Alman Oscar Speck de bir kanoyla Tuna, Akdeniz, Fırat, Basra Körfezi, Arap Denizi, Hint Okyanusu, Endonezya sahillerini kıyı kıyı takip ederek Avustralya'ya varacağı seyre başlamıştı. 1923 ile 1927 yılları arasında Fransız tenisçi Alain Gerbault da küçük bir yelkenliyle 700 gün süren seyirle tek başına dünyayı dolaşmıştı. Her ne kadar 72 sayfalık hatıratında her iki isimden bahsetmese de bu örneklerin Mustafa İhsan'ı kamçıladığı düşünülebilir. Bir Alman ve Fransız yapabiliyorsa, Atatürk'ün evladı neden yapamasın?

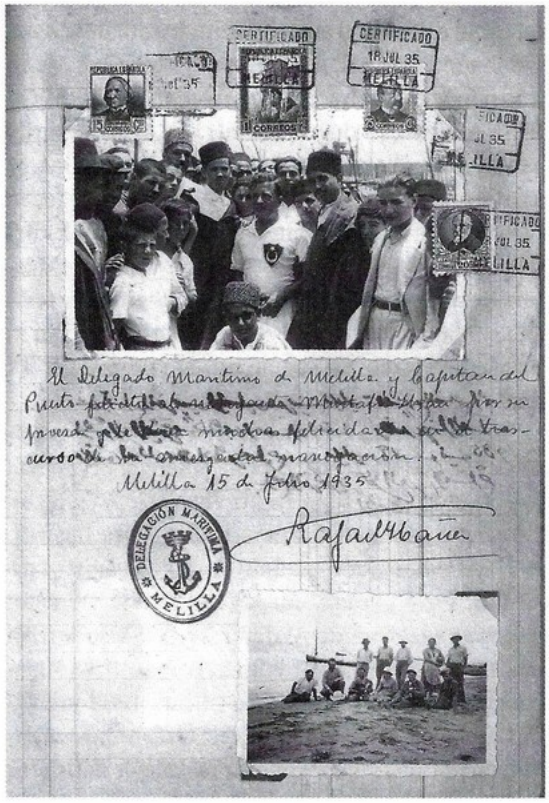
Hatıratında işin "nasılı"nı şöyle anlatıyor:

"Fakat ne ile ve nasıl? Önce bir kayık temin etmeliydim. Tahayyül ettiğim bu kayığın modelini bir Fransız mecmuasındaki kotra iskeletlerinden çıkardım. En mühim mesele para idi. Bu ihtiyacımı bankada birikmiş olan bir miktar param giderdi.

1932 senesi Nisan ayında kayığı inşaya başladım. Kayığın iskeleti 5 mm. kalınlığında galvaniz çubuklardı. Bunun üzerine branda bezi kaplayarak gırcala ile diktim. Kayığın üstü açık, altı ise düz plaka idi. Ortada tahtadan bir omurga bulunuyordu. Boyu 5 metre, eni 1.5 metre olan bu transatlantiğin ortasında galvaniz saçtan portatif bir salma omurga vardı. Ana yelkeni randa idi. Kayığın başında bir flok bulunuyordu. Fırtınada kayığı bir tahlisiye sandalı gibi kullanabilmek için brandanın altını otomobil iç lastiklerinden elde etmiş olduğum örtü ile boydan boya sardım. Aynı zamanda bu işi kayığın iç kısmına da tatbik ettim. Kayığın içinde boydan boya tahta kafes ve oturak tahtası da bulunuyordu. Yelkenim de branda bezi idi. Ayrıca iki çift kürek ve saçtan dümen ilavesiyle şaheserimi ortaya çıkardım. 15 kiloluk bir de demirimiz vardı.

Şimdi sıra yolculuk için gerekli öteberimizi toplamaya gelmişti. Kayığımda mevcut dört sandığın kapakları ve üzerleri kauçuk olup deniz suyundan müteessir olmayacak ve mukavemet edecek cinstendi. Bu sandıklara erzak, elbise, çamaşır, gramofon, plak, tencere, gaz ocağı ve konserve kutuları yerleştirdim. Plaklarımı Cumhuriyet ve İzmir Milli Marşları teşkil ediyordu. Bir de su fıçısı ve sıhhiye çantası aldım. Bu işler de mayıs ayında bitti. Mevcut eşyalarla ağırlığı 250 kilo olan kayığım 350 kiloya yükseldi. Eşyalar aynı zamanda safra vazifesi görüyordu. Gezeceğim yerlerde güzelliği ve değişikliği tespit için yanıma üç çeşit fotoğraf makinesi, vakti bilmek için çıngıraklı bir saat, balık avlamak için muhtelif cinsten oltalar aldım. Bu arada üç adet cankurtaran yeleğini de ihmal etmedim. Türkiye'de mevcut bütün kulüplerin sancaklarını hususi olarak yaptırdım. Bu sancakları gitmiş olduğum yabancı limanlarda kayığıma çekerek Türk temaşa zevkini verdim.

Sıra maskotuma gelmişti. Küçücük Yumuk adlı fino köpeğini de bu maksatla yanıma aldım. Küçük kayığıma Ankara adını verdim. 1932 Haziran ayında bir ay Marmara Denizi'nde deneme gezileri yaptım. Bu denemeler sırasında Salacak'ta, altında kayıkhanesi olan bir odaya yerleştim. Artık sıra pasaport işlemlerine gelmişti. Limandan kayığın sıhhi patentasını da temin ettim. Annemle Mersin'e gidiyorum diye vedalaştım. Böylece beni merak etmesine mani olacaktım. Nihayet İstanbul Valisi Haydar Bey'e seyahat defterimi götürdüm. İyi



Fas'ta İspanyol Sömürgesi Melile Adası'na 15 Temmuz 1933 tarihindeki girişinde halk ve liman idaresi tarafından karşılanışı

seyahatler temennisi ile kendisinden ayrıldım. 30 Haziran 1932 Perşembe günü sabah saat 05.00'te Salacak İskelesi'nden çok güzel sakin bir havada, tatlı bir rüzgârın okşayışı ve beni uğurlamaya gelenlerin iyi dilekleri arasında ayrıldım. Kalabalığı borazan şeklinde eski bir araba kornası ile üç kez selamladım. Artık yolculuğum başlamıştı."

Mustafa İhsan, önce 30 Haziran ve 14 Kasım 1932 arasında dört buçuk aylık Marmara, Ege, Doğu Akdeniz ve Kıbrıs seyri yaptı. Kendini ve teknesini tanıdı. Başına pek çok olay geldi. En kötüsü Bozcaada açıklarındaki bir fırtınada maskotu olan köpeği Yumuk'u kaybetmesi oldu. Ancak her şeye rağmen dört buçuk aylık bu seyrin başarısı ona daha sonra üç buçuk yıl sürecek Akdeniz ve Atlantik seyri için yeterli tecrübe ve özgüveni verdi. Seyahat masrafları için bağış kampanyasını kendi yürüttü. 1 Temmuz 1933'te başlayan seyrini 26 Ağustos 1936'da tamamladı. Hedefi Kuzey Denizi'ne kadar çıkmak, İngiltere, Hollanda, Belçika ve Almanya'yı ziyaret etmekti. Oradan Tuna yoluyla Karadeniz üzerinden

İstanbul'a dönmeyi amaçlıyordu. Maddi imkânsızlıklar nedeniyle Atlantik'te İspanya'nın Cadiz şehri kuzeyindeki Huelva limanına kadar gelebildi. Gidişte Akdeniz'in doğu (Levant) ve kuzey (Magrib) sahillerini kullandı. Anavatana dönüşte de kuzey kıyılarını takip etti. 1932 ile 1936 arasında geçen yaklaşık dört yılda 16 bin mil yol katetti. Çok cüzi maddi yardımlara rağmen, gittiği her limanda Mustafa Kemal'in onurlu ve başı dik gençliğinin bir temsilcisi olarak, tertemiz beyaz kıyafetleri ve illa ki üzerindeki şanlı bayrağımızın ay-yıldızıyla Türk denizcisini dünyaya tanıttı.

Dönüşte bu büyük başarısı hak ettiği şekilde değerlendirilemedi. Birkaç gazetede orta sayfa haberi oldu. Sonradan Deniz Kuvvetleri Taşkızak Tersanesi'nde ambar memuru olarak işe başladı. 1937 yılında soyadı kanunuyla Denizaşan soyadını aldı. 1964 yılında, emekliliğinden iki yıl sonra *Hürriyet* gazetesinde Akdeniz seyrini kısa tefrika olarak yayımladı. 1989 yılında vefat etti ve Paşabahçe Mezarlığı'nda toprağa verildi. 1988 yılında bir denizcilik dergisinde gazeteci Özcan Özyemişçi, Mustafa İhsan'ı kamuoyuna bir makaleyle hatırlattı. 2008'de gazeteci ve deniz araştırmacısı B. Hulusi Gürbüz sahaflarda bulduğu bir kartpostal üzerinden, konuyu derinliğine araştırdı ve kızı Nevin Ersoy Denizaşan'ı bularak Mustafa İhsan'ın dört yıllık Akdeniz seyrinin tüm belge ve fotoğraflarına erişti. Denizcilik tarihimiz, B. Hulusi Gürbüz'e bu başarısından dolayı şükran duymalıdır. Bu sayede 2010 yılından sonra Mustafa İhsan Denizaşan, Türk denizcilik kültüründe hak ettiği yeri yavaş yavaş almaya başladı.

Aslında Mustafa İhsan Denizaşan'ın bu büyük başarısının gerekli kapsam ve çapta hatırlanmamasının çeşitli nedenleri vardır. 1930'lu yılların sonuna doğru iç ve dış gündem yoğundur. Türkiye'de büyük bir devrim devam etmektedir. Dünya ekonomik bunalımdan yeni çıkmıştır. Avrupa'da savaş çanları çalmaktadır. Türkiye'de fakirlik had safhada devam etmektedir. Kimsenin amatör denizciliğe odaklanacak ne zamanı ne de ekonomik gücü vardır. Basının ilgi alanı farklıdır. 19. yüzyılın neredeyse son 40 yılında II. Abdülhamit sayesinde denizlerden tamamen kopartılmış bir toplumda denizciliğin yeniden halka mal edilmesi zaman alacaktır. Çok değil, Mustafa İhsan Denizaşan'ın gezisine başlamasından dokuz yıl önce İstanbul'dan İzmir'e Türk bayraklı gemiyle gitmek mucizedir; ya da limanlarda çalışan bir Türk bulmak. Kabotaj Kanunu altı yıl önce çıkmıştır. Amatör denizciliğe ve deniz gezginciliğinin kamuda yer etmesine ve Sadun Boro'nun ortaya çıkmasına daha 30 yıl vardır.

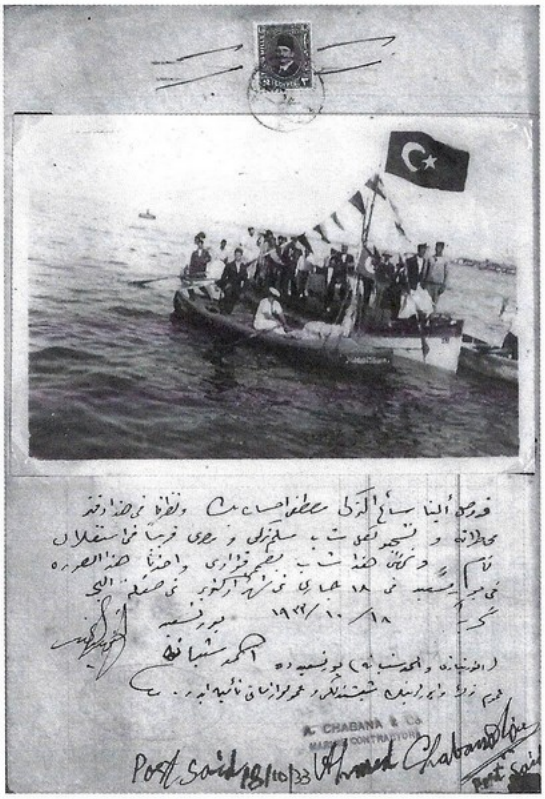
Denizaşan'ın gezisi, Türk insanının içindeki açık denizlere açılma ve maceraya atılma duygusunu ilk kez ortaya çıkardığı için önemlidir. Arkası gelmiştir. Bugün Mustafa İhsan Denizaşan'ın ruhuna sahip dünya gezgini denizcilerimizin sayısı her geçen gün artmaktadır. Bu insanlar tıpkı Mustafa İhsan Denizaşan gibi bağımsızlık duygusu içinde hareket ederler. Onun gittiği her limanda basit gramofonuyla İstiklal Marşı'nı ziyaretine gelenlere dinletmesinin ardında yatan gerçek de budur. Zira özgürlüğün ve bağımsızlığın değerini, en iyi doğanın üstün gücüyle mücadele edebilen insanlar bilebilir. Dünya gezginlerimizden yelkenci Ekrem İnözü'nün şu sözleri aslında her şeyi özetliyor:

"Yelkenliyle dünya turu yapanlar arasında, sömürge olmuş bir milletin denizcisine rastlamadım. Denizlerde bayrak dolaştıranlar, genelde hür yaşamış ülkelerin yelkencileriydi. Bana Türk bayrağını dünya denizlerinde dalgalandırma fırsatı veren Atamıza bir kez daha teşekkürler. Nur içinde yatsın."

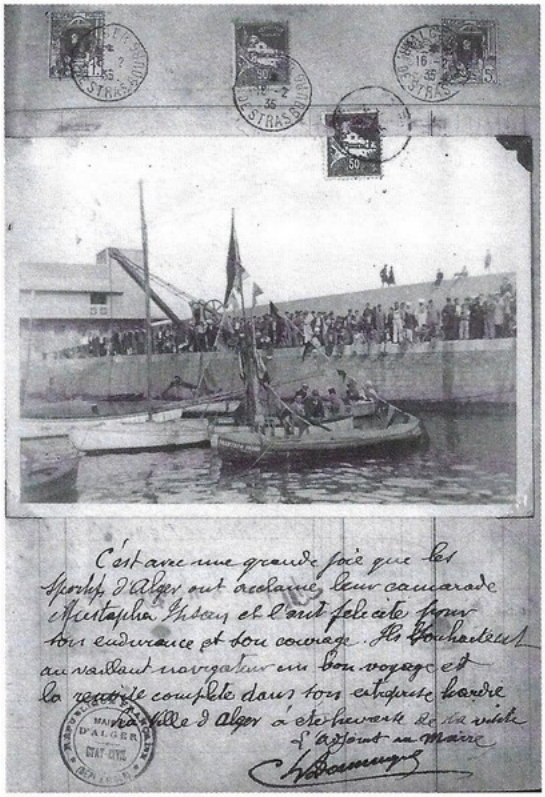
Evet, ufuk çizgisinin ötesine geçmek için okyanusa açılan bir denizci, özgürlüğünden geçici olarak vazgeçer. Artık o doğanın ve kendi iradesinin rehinidir. Önce kendisiyle giriştiği mücadeleyi, daha sonra doğayla mücadeleyi kazanmalıdır. Kendi iradesine yenilen denizci, hayatta kalma mücadelesini kazanamaz. Öncelikle kendi iradesini yenerek özgürleşmelidir. Daha sonra doğa ve denizle, onu asla yenemeyeceğini ama işbirliği yapabileceğini bilerek, aklı, mantığı ve duygularıyla mücadele etmelidir. İşte insanın özgürlük ruhunu geliştiren süreç budur.

Bugün bağımsızlık tutkunu ilk deniz gezginimizle ilgili tüm belgelere erişilmiştir. Deniz ve denizcilik müzelerimiz teknesinin bir replikası ile Mustafa İhsan Denizaşan galerisi kurmalı, hakkında kitaplar basılmalı, filmi yapılmalı ve Kalamış'taki gezgin Türkler anıtının yanına veya uygun görülecek bir başka yere "Mustafa İhsan Denizaşan Anıtı" dikilmelidir. Böylece, ona karşı geçmiş nesillerin vefasızlığını, sanırım bir nebze hafifletmiş oluruz. Onun yüksek ruhu ve cesur yüreğinin önünde saygıyla eğiliyorum. ■

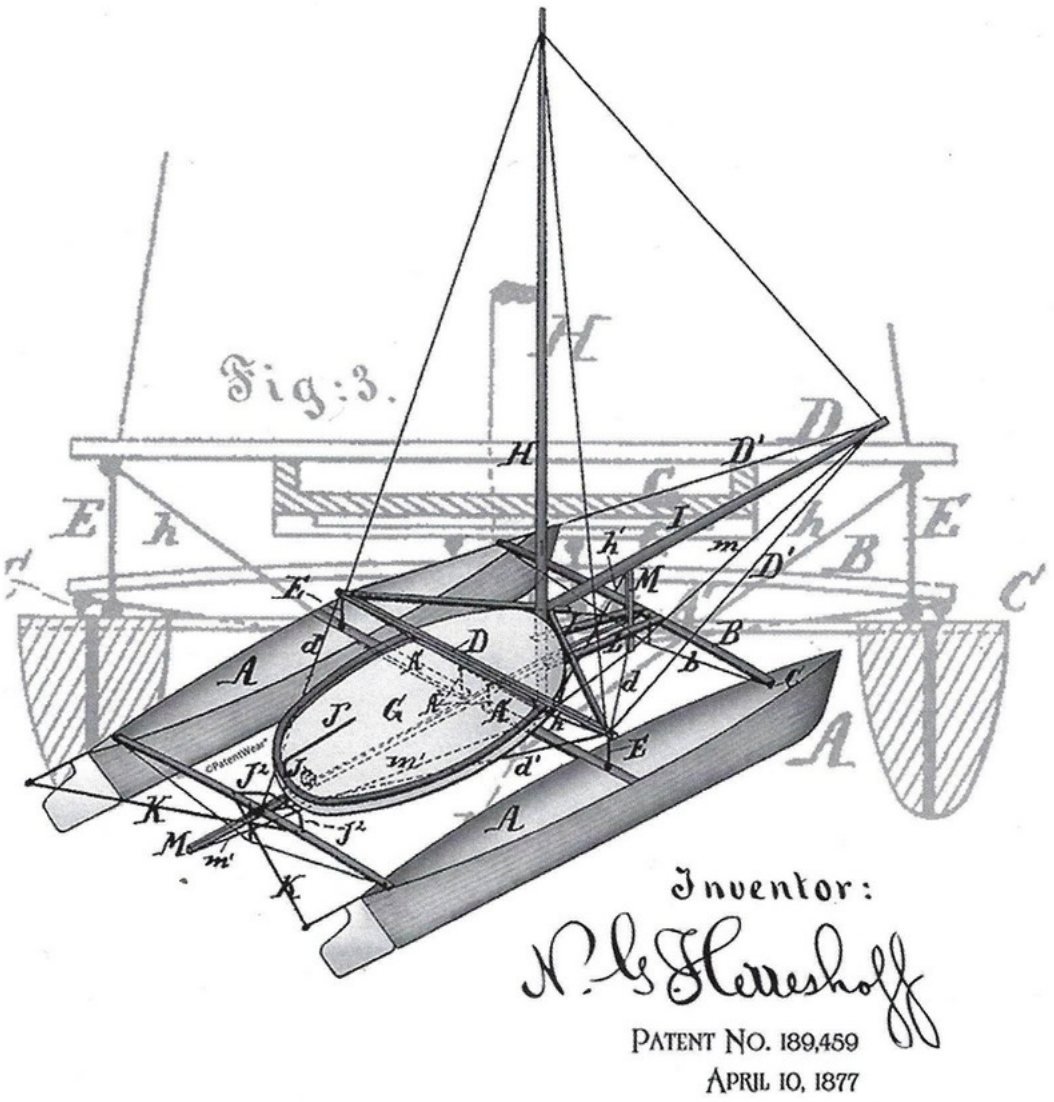
18 Temmuz 1933 günü Lazkiye Limanı'nda karşılanması



18 Ekim 1933 tarihinde Mısır'ın Akdeniz Limanı Port Said'e girişinde karşılanması



14 Şubat 1935 günü Cezayir'in Alger Limanı'nda yerli halkla birlikte



Yatçılık tarihinin gelmiş geçmiş en müthiş gemi ve makine mühendisi olarak kabul edilen Nathanael Herreshoff'un 1876'da tasarlayıp kullandığı Amaryllis isimli katamaranı

YELKENDE SÜRAT

Tek Gövdelilerden Çok Gövdelilere Rüzgârın Serüveni

EDHEM DİRVANA

Yelken, 10 bin yılı aşkın bir süredir insanoğlunun hizmetinde olmasına rağmen 17. yüzyıldan beri spor olarak yapılmakta. Denizcilikte çok ileri bir millet olan ve bu sayede ufacık bir ülkeyken çok zenginleşen Hollanda, keyif için yelken yapmanın beşiği olmuştur. O dönemde korsan avlamak için kullanılan ve çok süratli olan teknelerle yelkencilik keyif için yapılmaya başlanmıştır.

Keyfi kamçılayan temel öge sürat oldu. Zamanla yelkenin sessiz sürati, Sanayi Devrimi'nin her safhasında yaşanan devrimsel gelişmelere rağmen insanın denizdeki keyfinin omurgasını oluşturdu. Bu keyif zamanla kendini yelken yarışlarına dönüştürdü.

Türkçeye "yat" olarak çevrilen kelime, İngilizce *yacht*'tan gelir, o da Felemenkçe *jacht* (av) kelimesinden türemiştir. Keyif için yelken yapmayı Hollandalılardan öğrenen İngilizler, bu aktiviteyi bir spor ve yarış haline çevirmekte geri kalmadı.

Amerika Kupası

Kısa zamanda aristokratların gözdesi haline gelen yelken yarışları arasında şüphesiz ilk akla gelen America's Cup, yani Amerika Kupası'dır. İlk olarak 1851 yılında düzenlenen ve 165 yıllık geçmişiyle en eski uluslararası spor trofesi diyebileceğimiz kupa, geçen zaman içerisinde gelişti, evrim geçirdi ve en iyi yelkencilerin yarıştığı bir Coliseum haline geldi. Yarışçılık seviyesi kadar, bütçelerin de çok yüksek olduğu yarış, katılan takımlar için kaynak yaratma ve proje yönetimi konularında da ciddi zorluklar içermektedir. Bu sebeplerle de tüm spor trofeleri arasında kazanılması en zor trofedir. Bir yelken yarışçısı için Amerika Kupası, bu sporun zirvesidir.

Atina'da 1896'da düzenlenen ilk Modern Olimpiyat Oyunları'ndan 45 yıl önce İngiltere'nin güneyindeki meşhur Wight Adası'nın etrafını dönmek üzere yapılan ve Kraliyet Yat Kulübü (Royal Yacht Squadron-RYS) tarafından düzenlenen yarışı America isimli uskuna kazanınca kupaya Amerika Kupası ismi verildi. Radikal dizaynı ve süratiyle dikkat çeken Amerika, finiş hattını geçip bayrağını üç kere suya değdirerek Kraliçeyi selamladığında bunu yatından seyreden Kraliçe Victoria yanındakilere ikinci durumda olan tekneyi sorar. İşte o an spor tarihine geçen bir cevap alır: "Majesteleri, ikinci yok..."

Bu cevap, aslında mükemmeliyeti kovalayan bir yarışı en iyi anlatan cümledir. Böyle bir konuşmanın gerçekten yaşandığı veya Amerikan pazarlama sisteminin güzel bir örneği olabileceği konusunda farklı görüşler de mevcuttur. Her halükârda Amerika yatı 14 yattan oluşan İngiliz yarış filosunu yenmiş ve kupayı ülkesine götürmüştür. Teknenin sahipleri tarafından New York Yat Kulübü'ne hediye edilen kupa uzun bir süre el değiştirmedi. Amerikalıların bu yarışı kazanmasının psikolojik bir önemi de vardı. Yeni dünya eski dünyaya ve o dünyanın en büyük deniz gücü olan İngiltere'ye karşı büyük bir zafer kazanmıştı. İngilizler yıllarca denemelerine

rağmen kupayı bir türlü geri alamadı ve her seferinde farklı mağlubiyetlerle eve dönmek zorunda kaldılar.

Bunların arasında en hatırda kalan şey belki de Sir Lipton'un beş defa kupaya meydan okumasıydı. "Lipton dönemi" diye adlandırılan bu süreçte, meşhur çay şirketinin sahibi, yenilmesine rağmen gösterdiği iyi niyetli yaklaşımla bir anda halk kahramanına döndü. Yarı İskoç-yarı İrlandalı işadamının işleri de açıldı. Yarışı kazanmasa da sporda sponsorluklardan bir kâr etme fikrini ilk kullananlardan oldu ve büyük kazanç sağladı. "Kaybedenlerin En İyisi" diye kendisini öven Amerikalılar en çok onun çayını içmeye başladılar. 1930'da katıldığı son kupada 82 yaşındaydı. Shamrock V isimli efsanevi J-Sınıfı yatıyla yarışa girdi. J-Sınıfı yatların ilk yarışıydı bu. Ancak İkinci Dünya Savaşı'na kadar devam eden bu dönem yatçılık tarihinin, seyredilmesi en güzel, en görkemli ve estetik yelkenlilerinin yarışlarını içerir. Günümüzde bu teknelerin orijinallerinden sadece üç tane kalmıştır. Ancak son yıllarda yapılan büyük bir çalışmayla beş tane yeni J-Sınıfı imal edildi ve tekrar yarışları yapılmaya başlandı. J-Sınıfı tekneleri her yıl dört önemli yarışta buluşuyorlar.

Kupa, savaş sırasında bir daha yapılmadı ve ancak 1958'de 12 Metre Sınıfı teknelerle yeniden yapılmaya başlandı. 1970'lere gelindiğinde birden çok takım meydan okumak istediği için, ilk kez seçme yarışları yapılmaya başlandı.

1983'te bir Fransız bavul firması bu seçme yarışlarının sponsoru olmaya karar verdi ve Louis Vuitton Kupası ortaya çıktı. Kupanın 1851'de New York'a gitmesinden 132 yıl sonra 1983'te Avustralyalılar spor tarihinin en uzun süreli namağlup şampiyonunu yendiler ve kupayı Perth Kraliyet Yat Kulübü'ne götürdüler. Teknelerinin salmasının yanlarından çıkan kanatlarla pupa seyirde önemli bir hız farkı yakalayan ve bu dizaynı yarışa kadar tekneyi perdeler arkasında tutarak gizlemeyi başaran Avustralyalılar kupayı, bir dahaki yarışta tekrar Amerikalılara vermek zorunda kaldılar. Bu yarışın finali zorlu hava koşullarıyla iki takımı da büyük bir sınava tabi tuttu. 1987'de Denis Conner'in takımının yarışı kazanmasının hemen ardından da onlara Yeni Zelanda meydan okudu. Yeni Zelandalıların KZ-1 isimli Bruce Farr dizaynı 36.5 metrelik devasa yelkenlisinin karşısına Conner, daha ufak (18.5 metre) ve uçak kanadı gibi bir yelken kullanan katamaranla çıktı. İlk yarışta 18, ikinci yarışta 21 dakika farkla mağlup olan Yeni Zelanda bu yarışı mahkemeye taşıdı. Uzun bir dava süreci sonunda Stars&Stripes isimli katamaran kupayı almış oldu. Bu davalar o kadar uzun sürdü ki spor yazarları, takımların suda geçirdikleri zamandan fazlasını mahkeme salonunda geçirmelerini oldukça eleştirdi. 1987'de düzenlenen 27. Amerika Kupası sonrasında yaşanan karışıklığın giderilmesi için yarışın tek gövdeli yatlarla, tek tip *(one design)* yapılmasına karar verildi. Bunun sonunda "Amerika Kupası Sınıfı" diye bir tekne ortaya çıktı. Tasarımcılara teknelerinde ufak sürat farkları yakalayabilecekleri kadar hareket alanı veren yeni bir kural kitabı hazırlandı. Bu sayede düşürülen bütçelerle daha çok takımın meydan okuduğu ve başa baş bir mücadele sunacak bir yarış planlandı. 1992'de kupayı müdafaa etmek için yapılan eleme yarışında şampiyonluk unvanını koruma hakkını milyarder Bill Koch ve ekibi kazandı. Meydan okuma hakkını kazanan takım ise Louis Vuitton Kupası'nda Yeni Zelanda'yı eleyen Paul Cayard yönetimindeki Moro de Venezia'ydı. Venedik'ten gelen takım Bill Koch'un savunması karşısında beklediğini bulamayıp eli boş dönen taraf oldu.

1995'te yapılan 29. Amerika Kupası'nı, çok iyi hazırlanmış ekibiyle Yeni Zelanda, Whitbread şampiyonu ve yelken efsanesi Sir Peter Blake'in takımı Russell Coutts'un dümenciliğinde ülkesine getirdi. Bu büyük bir coşkuyla kutladıkları, uzun yıllardır hak edilmiş bir başarıydı. Kupayı savunma sırası şimdi onlara gelmişti. 2000 yılında yapılan yarışta kupayı finale gelen İtalyan takımı Luna Rossa'ya karşı başarıyla savunan Yeni Zelandalılar, Amerika'dan sonra kupayı birden çok kez kazanan ilk ülke oldular. Final yarışında Russell Coutts dümeni en iyi öğrencisi, 26 yaşındaki Dean Barker'a verdi. Dean Barker kupayı kazanan en genç skipper unvanını da kazandı. Ancak bu yarışın hemen ardından çok garip bir şey oldu ve takımının yönetimiyle anlaşamayan Russell Coutts, İsviçreli biyoteknoloji devi Ernesto Bertarelli için sıfırdan bir takım kurmak üzere takım arkadaşlarını toplayıp Avrupa'ya gitti. 2003 yılında yapılan yarışta kupayı savunan Yeni Zelanda'nın karşısına, bütün rakipleri eleyerek kim çıkıverdi dersiniz? Evet, Bertarelli'nin Alinghi isimli takımı, Coutts tarafından oluşturulmuş ve finale kadar gel-

Her yelken tutkununun içinde *"yüksek hız"* vardır

mişti. Sonunda da eve kupayla dönen onlar oldu. Bu zor kupayı Amerikalılar dışında kazanabilen üçüncü ve bunu ilk denemelerinde başaran ilk takım olan Alinghi, doğru planlama ve ciddi yatırımlarla en zor hayallerin bile mümkün olduğunun çok güzel bir örneğidir. Tabii Yeni Zelandalılardan oluşan takımları olmasaydı, zafer bu kadar kolay olamazdı. Birçok kişi Coutts'un bu hareketini eleştirdi. Yeni Zelandalılar kupayı geri almak için çok iyi hazırlandılar ama Louis Vuitton Kupası'nı alıp Alinghi'nin karşısına yeniden çıktıklarında bekledikleri sonuca ulaşamadılar.

Bir sonraki kupa, Alinghi ve BMW Oracle takımı arasında uzun zaman süren bir mahkeme süreciyle başladı. Yeni yarış protokollerinde bir türlü fikir birliğine ulaşamayan takımlar sonunda çok gövdeli teknelerle yarışmaya karar verdiler. Ernesto Bertarelli'yle de anlaşamayan Russell Coutts, tekrar takımını toplayıp bu defa da Larry Ellison'un takımına transfer oldu. Alinghi'nin 27 metrelik katamaranına karşı bir trimaranla çıktılar. Kurallar 27x27 metre maksimum ölçülerde tekne yapmaya müsaade ediyordu. Amerikan takımı bir kurnazlık yaparak trimaranın orta gövdesini 27 metre yapıp iki yandaki gövdeleri 34 metre yaptı. Su hattı boyu tekne ortada dengeliyken kurallara uymaktaydı. Ancak Trimaran seyir halindeyken suya değen yan gövdelerin boyunun daha uzun olması sürati çok artırıyordu. Dahası BMW Oracle o zamana kadar yapılmış en büyük kanadı inşa etti. 68 metre yükseklikteki bu devasa kanat-yelken, bir Boeing 747'nin kanadından yüzde 80 daha büyüktü. Alinghi'nin yelken alanından yaklaşık 500 metrekare daha küçük olan kanatlı yelkeniyle BMW Oracle'ın trimaranı 10 knots esen rüzgârda 28 knots sürati yakalayabildi ve rakibini 2010 yılında yapılan yarışta kolaylıkla geçti. 30 yaşındaki bir Avustralyalı olan James Spithill'in dümenciliğinde kazanılan bu yarış aynı zamanda yeni bir dönemin başlangıcını da oluşturdu.

2013 te yapılan 34. Amerika Kupası'nda fikir ayrılıklarını azaltmak ve mahkeme koridorlarında zaman kaybetmemek için kurallar ve yarış formatı

yeniden tasarlandı. Bu sefer kanat yelken kullanan ve hydrofoiller üzerinde seyredebilen 22 metrelik bir katamaran sınıfı ortaya çıktı. AC-72 olarak adlandırılan tekneler 4 Temmuz ve 1 Eylül arasında yapılan Louis Vuitton Seçme Yarışları ve neticesinde Amerika Kupası'nda, mücadele ettiler. San Francisco'da yapılan yarışın öncesinde yaklaşık bir buçuk yıl devam eden Amerika Kupası Dünya Serisi adında bir yarış düzenlenmeye başlandı. Finalde yarışacak AC-72'lerin ufaltılmış versiyonları gibi düşünebileceğimiz AC-45'ler, 13.7 metrelik katamaranlarda kanat yelken sistemi kullanmakta. Bu yeni yarış formatının amacı kupa finaline kadar geçen süreçte uluslararası kamuoyunda farkındalığı taze tutmak ve takımları bu süratli, hata affetmeyen teknelerle yarışmaya hazırlamak da diyebiliriz.

Normalde üç ya da dört yılda bir yapılan Amerika Kupası, yeni serisinde üç ayda bir dünyanın farklı bölgelerinde devam ederek daha büyük kitlelere ulaşmayı planlıyor. Hızlı ve tehlikeli katamaranlar kullanarak yelkenciliği F1, MotoGP gibi izleyicileri çeken bir hale getirdiler. Bu yeni bir fikir değil. 1989 yılında Formula 40 sınıfıyla başlatılan ve sonrasında Extreme 40 olarak revize edilen bir formatın son hali aslında. O dönemin en iyi yelkencileri Amerika Kupası'nda kullanılan 12 Metre Sınıfı'nı demode ve izleyicisi olmayan bir yarış olarak görüp bu yeni akımı başlatmışlar, hatta Amerika Kupası'nın da bu tip bir yarış olmasını savunmuşlardı. Günümüzde gelişen iletişim ve teknoloji sayesinde yeni yarış şimdiden çok kişinin ilgisini çekti bile. Ellison ve Coutts'un hedefleri yelken sporunu atletizm, tenis, basketbol gibi genel izleyicinin anlayıp zevk alabileceği bir hale sokmak ve bu sayede büyük sponsorları organizasyonlarına dahil etmek.

Amerika Kupası 2013 Dünya Serisi Yarışları'na en iyi yelkenciler katıldı ve izleyenlere görsel bir şölen sundular. Hepsi profesyonel olan ve her biri sayısız dünya şampiyonluğu yaşamış sporcular, şimdiye kadar yarıştıkları en zor teknelerin bunlar olduğunu, zihinsel ve fiziksel olarak çok zorlandıklarını söylediler. Hydrofoiller üzerinde yarışan AC-72'lerin finalinde Yeni Zelanda ve Amerika kıyasıya bir mücadele sergiledi. Amerikalılar spor tarihinin en büyük zaferlerinden birine imza attılar. 8-1 mağlup durumda oldukları yarışta (9 galibiyet kazananın şampiyon olduğu bir seride) rakiplerini 9-8 yenerek kupayı muhafaza edebildiler.

Çok gövdeli tekne yarışları

20. yüzyıldan itibaren çok büyük bir gelişme kaydeden yelken sporunun, teknolojinin katlanarak gelişmesi sonucunda özellikle son yıllarda geçirdiği akıl almaz değişim yadsınamaz. Bu arada unutmamak da gerekir ki, her sektörde olduğu gibi tarihi süreç içinde çıkan savaşlar, ekonomik krizler ve değişime kapalı zihinler tarafından bu gelişim birçok kez sekteye uğramıştır.

Buna en güzel örneklerden biri, yatçılık tarihinin gelmiş geçmiş en müthiş gemi ve makine mühendisi olarak kabul edilen Nathanael Herreshoff'un 1876'da tasarlayıp kullandığı Amaryllis isimli katamaranıyla aynı yıl New York Centennial Regatta'ya katılması ve rakiplerini açık ara farkla mağlup etmesinden sonra olanlardır.

Namı diğer "Wizard of Bristol" (Bristol Büyücüsü) Herreshoff'un yaptığı teknoloji harikası tekne, o dönemin en hızlı yelkenlilerini geçince, çok gövdeli teknelerin yelkenli yarış organizasyonlarında kullanılması yasaklanmıştır. Herreshoff, daha sonra tek gövdeli teknelerde de maharetini göstermeye devam etmiş ve -bir defasında kendi kullanmak üzere- Amerika Kupası'nı altı kez kazanmış ve tarihte kupayı iki defa kazanabilmiş tek tekne olan Columbia'yı ve envai çeşit deniz aracını da dizayn etmiştir.

Amaryllis'i incelediğiniz zaman günümüzde kullanılan yarış katamaranlarının bütün yapısal özelliklerini bulabilirsiniz. Sadece kullanılan malzeme farklıdır. Kim bilir, ruhu şad olsun, Herreshoff'un karşısında o dönemin sözde büyük yatçıları egolarının kurbanı olmasalardı, yelken sporu çok daha ileri bir noktada olabilirdi. Neyse ki geç de olsa yelken sporunda sınırlarını zorlamak hevesiyle yanıp tutuşan yelkenciler, yeni nesil bir yelkenciliğin önünü son yıllarda açtılar.

Yelkenle yüksek hızlara ulaşma tutkusu, yelken meraklılarının içinde olmasına rağmen, dünya yat camiası son yıllara kadar kendi içinde bir kısır döngüye girmişti. Ancak 1980'lerden itibaren Formula yelkenciliği diye adlandırılan yelken anlayışı, Herreshoff'un vizyonunu anlayan ve devam ettirenler tarafından bütün dünyaya tanıtıldı. Yelken sporunu neredeyse yeniden yazan çok gövdeli ve *foiling* (sualtındaki kanatları yardımıyla uçabilen) tip tekneler, eriştikleri yüksek süratler yüzünden giderek en iyi yelkencilerin katılabildiği yarışlarda kullanılır hale geldiler.

Buna en iyi örnekler olarak, Amerika Kupası, Dünya Match Race Şampiyonası'nın ve Fransa Turu'nun çok gövdelilere dönmesi, yeni yapılan tek gövdeli Imoca teknelerinin *foiling* hale gelmesi verilebilir. Bu süratlerdeki yarışlarda sporculardan beklenen zihinsel ve fiziksel çabukluk da doğal olarak artmıştır. Zaten bu sebepledir ki şu anda yelkenin en üst seviyelerinde yarışabilenlerin yaş ortalaması 30'ların altına doğru inmektedir. Yelken sporunda gereken hızlı karar verme ve dümen hassasiyeti, yüksek hızlardan ötürü katlanarak zorlaşmaktadır. Teknelerin kullanımında da uçuş kontrolü ve nispi rüzgârın yüksek seviyede kullanımı, yepyeni bir histir.

Aynı zamanda bu sporcuların fiziksel kondisyonları da bundan önceki yılların en üst seviye yelkencilerine kıyasla çok yükselmiştir. Bu sporcuların anatomileri incelendiğinde kas kitlelerinin ciddi ölçüde artmış olduğunu görebiliriz. Diğer yandan görebileceğimiz bir şey de sporcuların yelken yaparken kask ve darbelere karşı koruyucu özelliği olan özel kıyafetler giymeye başladığıdır. Bu yüksek hızlarda yarışırken doğal olarak daha fazla kaza olabiliyor ve bu kazalarda normal teknelere göre yaralanma riski ve şiddeti daha yüksek oluyor. 10-12 knot süratle yapılan kaza ile 30 knot'la çarpmak arasındaki fark; birinde teknenin içinde sert bir şekilde savrulmanız, diğerindeyse tekneden bağımsızlığınızı ilan edip darbenin yönüne doğru 10-15 metre uçmanızdır. Bu uçuş esnasında bir yerlere çarpmazsanız kendinizi şanslı sayabilirsiniz. Dahası teknenin yüksek olasılıkla alabora olması ve bu esnada teknenin altında iplere takılıp nefessiz kalma riskinize karşı sporcuların yanlarında bıçak ve minik bir dalış tüpü bulundurmaları artık kurallara girmiştir.

Türkiye'de çok gövdeli tekne yelkenciliği

Şimdi bu noktada, "Bu spor ne zaman bu düzeye geldi ve biz Türkler neden böyle yelken yapmıyoruz?" sorusu gündeme gelebilir. "Elin adamı nasıl yapıyor bu işi?" diye oturup bakar mıyız? Tabii ki "hayır". Biz de elimizdeki olanakları kullanarak bir şeyler yapabilir, bu yarışlarda yer alabiliriz. Alıyoruz da... Her geçen gün yüksek performans yelken yarışlarında Türk takımlarının başarılarını görmeye başladık. Arkas, Provezza ve Team Turx, uluslararası anlamda yelkenciliğimiz adına gurur duyabileceğimiz neticelere imza attı, atıyor. Alvimedica'nın Volvo Ocean Race'deki başarısını hepimiz gururla izledik ve alkışladık. Ancak, "Keşke içinde bir Türk yelkenci de olsaydı" dedik. Planlamada sıkıntı yaşanmamış olsaydı o da olurdu. Bunun sebebi mutlaka o projeyi yöneten veya danışmanlık edenlerin basiretsizliğinin yanında bir de bu seviyede yarışabilecek kondisyona sahip sporcu havuzunun çok sığ olmasıydı.

Profesyonel yelken yarışları, "hafta sonu yarışçıları" diye tabir edebileceğimiz yelkenseverler için hem kondisyonel hem de teknik anlamda çok yüksek seviyede beklentiler içermektedir. Bunu karşılayabilmek için hayatınızın tamamen yelken odaklı olması gerekiyor. Haftanın yedi günü yelken yapmanız, tekneyle uğraşmanız, ağırlık ve kondisyon çalışmaları yapmanız gerekiyor. Bu noktaya gelirken de yüksek süratli yelkenlilerle deneyiminizin olması tavsiye edilir.

Ülkemizde olimpik yelkencilik yıllardır bir türlü katamaran veya skiff sınıflarında bir ilerleme kaydedememiştir. Fakat dünyada başarılı olan takımlara baktığımızda genellikle bu tip hızlı tekne geçmişi olan sporculardan oluştuklarını görebiliriz. Bizim önümüzdeki yıllarda Amerika Kupası, Volvo, World Match Racing Tour ya da Extreme Yelken Serisi seviyesinde yarışlarda başarı gösterebilmek için şimdiden gençlerimizi 29er, 49er, Nacra17, Flying Phantom ve Mothlara bindirmeye başlamamız gerekiyor. Zira profesyonel yelkenciliğin önü açılıyor. Arkas yelken takımının tamamı profesyonel olarak yarışıyor, Team Turx keza öyle.

Tolga Pamir Fransa'da giriştiği serüveninde emin adımlarla ilerliyor. Yaşadığı zorlukların kendisini yıldırmasına izin vermiyor. Ülkemizde giderek daha çok marka, yelkeni doğru bir iletişim aracı görerek yatırım yapıyor. Üniversitelerde açılan yelken kulüpleri ve onların yat yarışlarındaki başarıları gerçekten umut verici. Bir de denizcilik ve yelkeni milli eğitim müfredatına dahil edebilsek çok yol kat edeceğiz. Hayal mi dersiniz? Bütün dünyada örnekleri mevcut, bizde de pekâlâ olabilir. Olmazsa da devşirme yelken sporcularını da kullanarak oluşturacağımız karma takımlarla bu tip yarışlarda gene varlık gösterip başarılar elde etmeye devam ederiz elbette. Zaten artık profesyonel yelken takımlarına baktığımızda hepsinin karma ekiplerden kurulduğunu görebiliyoruz. Yelkenciliğin uluslararası düzeyde gelmiş olduğu noktaya baktığımızda,

Team Turx, uluslararası anlamda yelkenciliğimiz adına gurur duyabileceğimiz neticelere imza attı

teknolojik olarak çağ atlayan teknelerin yelkenciler için de daha büyük bir meydan okuma haline geldiğini net bir şekilde görebiliyoruz. Biz de bu seviyeye gelebilmek için var gücümüzle çalışıyoruz.

Team Turx

Team Turx 2012 Kasım ayında kuruldu. O yıl Bozburun'da, aralarında Cem Gözen, Onur Bilgen, Can Bayülken, Ateş Çınar, Deniz Çınar, Çağla Dönertaş'ın bulunduğu bir grupla ilk Extreme Yelken Kampı'mızı gerçekleştirdik. Dünya şampiyonu yelkenci Mitch Booth'un gözetiminde gerçekleşen kampta genç yelkencilerimiz ilk defa Formula tipi yelken tekneleriyle eğitim almış oldu. Daha sonra bu ekipten bir takım kurabileceğimize karar verdik. Zaman içerisinde takıma yeni sporcular da katıldı. Cem Selçuk, Selim Kakış, Anıl Berk Baki de takıma dahil oldu. Sonrasında en az yarışmak kadar önemli olan finansman bulma kısmı başladı. Ülkemizi üst düzey yelken yarışlarında temsil edebilmek ve bu seviyede sporcuların yetişmesine imkân yaratmak için kurulan Team Turx, ilk defa 2014 yılında Extreme Seri'nin İstanbul ayağında bir defalığına mahsus olacak şekilde ev sahibi takım kontenjanından yarışlara katılarak, bu düzeyde yarışabilmiş ilk Türk yelken takımı oldu.

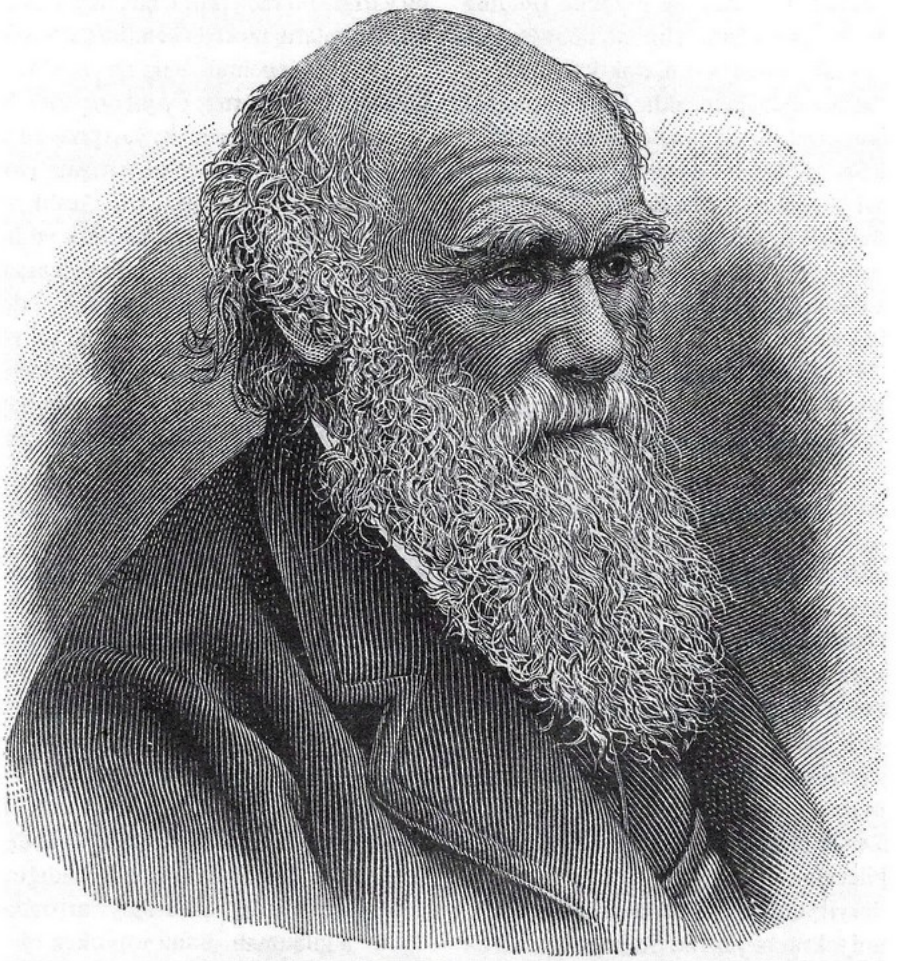
Extreme Yelken Serisi son on yıldır yapılmakta ve dünyanın kazanması en zor yelken yarışlarından biri olarak nitelendirilmekte. 40ft boyunda karbondan imal edilmiş ve Extreme 40 Sınıfı olarak adlandırılan tek tip yarış teknelerinde takımların eşit şartlarda yarışmasına imkân sağlanıyor. İlk yarışa yıllardır spora ve denizciliğe katkılarıyla ünlü Arkas'ın desteğiyle katılan takımımıza, 2015 yılında da sırasıyla Beko, Kaya Ropes, Number1 TV ile Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Enka Holding destek verdi. Bu sayede bütün bir yıl, dünyanın en zor yelken yarışlarından biri olarak kabul edilen seride bayrağımız dalgalandırıldı. Ayrıca yukarıda saydığım sponsorların yanı sıra Sailracing Türkiye, Dökar Direk Sanayi, Doyle Yelken ve Biotherm ürün desteğiyle yıl boyunca takıma destek oldu. Bu tip yarışlar yelkencilikte profesyonel seviye sayılıyor ve sportif başarının arkasında büyük bir finansman desteği gerektiriyor.

Bir yılda sekiz farklı ülkede birer etap gerçekleşiyor. Her etap dört gün sürüyor ve her gün sekiz yarıştan oluşuyor. 2015'te yarışlar Singapur, Umman, Çin, İngiltere, Almanya, Rusya, Türkiye ve Avustralya'da gerçekleşti. Her etabın kendine göre zorlukları vardı. Rüzgâr hiçbir yerde aynı değil. Ayrıca dört gün boyunca toplamda 32 yarış, gerçekten istikrarlı olarak iyi yarışan takımların öne çıkabildiği büyük bir eliminasyon. Takımımız yıl boyunca çeşitli sınavlardan geçerek kimi zaman iyi neticeler alarak genel sıralamada altıncı olmayı başardı. Dünyanın en iyilerine karşı yarıştığımız bu mücadelede henüz yolun başındayız. Tabii ki hızla ilerleyip iyi dereceler almak herkesin arzusu ancak unutmamak gereken bir şey, bu tür projelerin ancak uzun vade planlar ve istikrarlı çalışmalarla gerçekleşebileceği.

Bir de bu yıl yarışlara giderken eski bir donanma geleneğini tekrar başlattık. Singapur etabında yarışırken, Malta Kuşatması'yla ilgili bir kitap okuyordum. Kitapta bu gelenekle ilgili bir bölüm vardı. Donanmamız sefere çıkmadan mutlaka Barbaros Hayreddin Paşa'nın türbesine uğrayıp helalleşirmiş. Bu uzun zaman devam etmiş bir gelenekti. Bunu donanma bir kere yapmamış ve Malta'yı ele geçirmek için yola çıkmış. Orada yaşadığımız yenilgiyi anlatmayacağım. Tarih meraklıları ne kadar önemli olduğunu ve bize sonrasında verdiği zararı gayet iyi bilirler. Bizler de ülkemizin bayrağını dünya denizlerinde dalgalandıran birer levend olarak bu geleneği devam ettirmeye karar verdik. Şimdiye kadar bize hep uğur getirdi. Umarım böyle devam eder.

Team Turx olarak, Extreme Yelken Serisi'nin 2015'teki bütün ayaklarını incelediğimizde, diğer takımlara göre sert havalarda kondisyonel eksikliklerimizi görebiliyoruz. Takımın beraber bu tekne üzerinde geçirebileceği vakit kısıtlı olduğundan bu yarışta birkaç yıldır değişmeyen ekiplerle yarışan takımların farkı da kendini belli ediyor. Bunun yanında yıl genelinde bazı iyi yarışlar da çıkarttığımızı görebiliyoruz. Üç yıl öncesine kadar katamarana hiç binmeyen ve yarışmayan yelkenciler olarak, şu anda bu seride yarışabiliyor olmamız dahi çok sevindiricidir. 2015 Aralık ayı başında Sydney'de final yarışına katıldık ve bayrağımızı Sydney Limanı'nda da şerefle dalgalandırdık. Bu aynı zamanda Extreme 40'ların da seride kullanıldığı son yarış oldu. Önümüzdeki yıl yarışlar GC-32 tipi *foiling* katamaranlarla yapılacak. Böylece Amerika Kupası'nda yarışmak gibi hayallerimizi gerçekleştirmemize bir adım daha yaklaşacak ve bu yeni teknolojiyi ucundan da olsa yakalamış olacağız. Şimdiden bunun planlarıyla meşgulüz. Hepimizin hayali bu tip yarışlara katılan takımların artması ve yeni sporcuların yetişebilmesi. Türkiye'de bu potansiyel olduğuna yürekten inanıyorum, kafamıza koyduğumuz şeyi başarabiliriz. Önemli olan istemek ve gereken disiplinle çalışmaya devam etmek.

Burada son olarak unutulmaması gereken bir konuyu dile getirmem gerekiyor. Ülkemizde denizciliğin gelişmesini arzuluyorsak bunu geniş kapsamlı, tabana yayılan ve uzun vadeli projelerle gerçekleştirebiliriz. Bizim katıldığımız yarışlar denize ve yelkene olan ilgiyi artıracak bir araç olarak algılanmalı. Bunu yaparken bir yandan da ülkemizin sporcuları için profesyonel yelkenciliğin uluslararası düzeyde önünü açabiliyorsak ne mutlu. Fakat bu ve benzeri yarışlarda yarışacak sporcuların yetişmesi için, bizim denizciliği milli eğitim projesi olarak algılamamız şart. Tüm sahil kesimlerinde topluma temel denizcilik dersi verecek altyapı kuruluşlarını hizmete sokmamız gerekmektedir. Denizciliği sadece yelken sporu için değil, her yönüyle kavramamız, ekonomik olarak ülkemize sayısız imkânın önünü açacaktır. ■



Charles Darwin.

CHARLES DARWIN

Gemide Ayrıcalıklı Bir Yolcu

ÖMER BOZKURT

"Geminize bir doğabilimci alma kararınızın sonunda bana yaraması, hayatımın en büyük talihidir; buna inanıyorum. -Beagle'da görüp yaşadıklarım, çok canlı ve çok haz veren görüntüler biçiminde sık sık gözümün önüne geliyor.- Bu anıları ve doğa tarihi konusunda öğrendiklerimi hiçbir şeye değişmezdim."
Charles Darwin[1]

16. yüzyılın sonlarında, önce merkantilist saiklerle başlayan ve hemen ardından emperyalist saiklerle süren keşif yolculukları, 18. yüzyılda, L.-A. Bougainville'in ve J. Cook'un yolculuklarıyla bilimsel amaçlara da hizmet eder hale gelmiş; giderek sonraki yüzyılda, denizlerde *Pax Britannica* yerleşince, emperyalist saikler zımni olarak hep sürse de, bilimsel amaçlar iyice öne çıkmıştır. Bu alanda İngilizlerin, Avrupa'nın diğer denizci uluslarını hayli geride bıraktığı biliniyor. 19. yüzyıla gelindiğinde seferlerin ve sefere çıkanların sayısı ve üretilen hidrografik bilginin yanısıra botanik, zooloji, antropoloji ve etnoloji vd. alanlarda üretilen bilginin hacmi daha da artmıştır.

Bu seferlerin bir bölümü, o güne kadar ulaşılmış deniz sınırlarını aşmaya yönelikti. Örneğin F. W. Beechey'nin 1825-1826'da Bering Boğazı Seferi, W. E. Parry'nin Kuzey Kutbu'na erişme girişimi (1827), J. C. Ross'un Antarktika'ya yaptığı açınsama seferleri (1839-1843) bunlardandır. Ama seferlerin büyük bir bölümü de, eğer askeri amaçlara yönelik değilse deniz seyir haritalarının geliştirilmesi amacını taşıyordu.

Bu konu, daha 18. yüzyılda Fransa, Danimarka ve Birleşik Krallık'ta uzman kuruluşların oluşturulmasına yol açmıştır. Bunların en eskisi Fransa'da Bahriye Harita ve Planları Muhafızlığı'dır (*Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1720*). Danimarka Donanma Komutanlığı 1784 yılında bir hidrografya dairesi kurmuş, onu Britanya'da 1795 yılında kurulan Amirallik Hidrografya Dairesi (*Hydrographic Office of the Admiralty*) izlemiştir. Bu kuruluş 1811'de ilk araştırma gemisini, 121 tonilatoluk brik *HMS*[2] *Investigator*'ı inşa ettirmişti. 1817'de İngiliz donanmasında, hidrograf subaylar sınıfı ihdas edilmiş ve teşvik amacıyla bunların maaşları artırılmış ve araştırmayla görevlendirilecek yeni gemilerin inşasına girişilmişti.

Tarihe geçen bir gemi: *HMS Beagle*

İşte *HMS Beagle*, 19. yüzyılın ilk yarısında hidrografya araştırmalarıyla görevlendirilmiş o gemilerden biridir. Gemi iki direkli bir brik olarak tasarlanmış, inşası Mayıs 1820'de tamamlanmış ve hizmete girmişti. Önce yedekte bekletilmiş, sonra barko biçiminde tadil edilmiştir. Bu nitelikleriyle 1826-1830 yılları arasında Patagonya ve Tierra del Fuego kıyılarında hidrografya araştırmaları yapmıştı. O ilk seferi sırasında gemi komutanı Stokes'un intihar girişimi ve on gün kadar sonra ölümü nedeniyle, yeni bir komutan, Robert FitzRoy atanmış ve seferi o sonlandırmıştı. Geminin bir sonraki seferine de komuta eden FitzRoy'un bir kararı, hem kendisini hem de gemisini tarihe geçirmiştir. *HMS Beagle* konusunda titiz bir çalışmaya imza atan K. H. Marquandt bunu şöyle açıklıyor:

"Eğer gemi komutanı Robert FitzRoy, *Beagle*'ın Güney Amerika'ya yapacağı ikinci açınsama seferine, maaşsız bir doğabilimci almaya karar vermeseydi; küçük uskunaları, brikleri ya da barkolarıyla, yıllarca uygarlıktan uzakta, başkalarınca keşfedilmiş yerlerin

[1] Darwin'in 20 Şubat 1840 tarihinde gemi komutanı Robert FitzRoy'a yazdığı mektuptan.

[2] HMS ("Majestelerinin Gemisi" anlamına gelen His/Her Majesty's Ship'in kısaltması) Birleşik Krallık donanması gemileri için kullanılan bir ön ektir. Bizdeki TCG (Türkiye Cumhuriyeti Gemisi) gibi.

ayrıntılarını saptamak gibi titizlik gerektiren ama kendilerine şan şöhret kazandırmayan bir görev yapan denizciler, tarih kitaplarında ancak bir dip not olarak yer bulabileceklerdi."[3]

Bu doğabilimci Charles Darwin'di. *Beagle* onun sayesinde bilim tarihinin adı en çok geçen gemilerinden biri olmuştur. Gemiyle birlikte komutanı hidrograf/denizcinin adı da unutulmamıştır. Öte yandan *Beagle*'ın beş yıl süren seferi, bilim tarihinin en ilginç ve en çok tartışılmış kuramlarından birinin tasarlanmasına zemin oluşturmuştur.

İngiliz deniz ressamı John Chancellor'ın tablosu: "Beagle Galapagos Adaları'nda"

HMS Beagle'ın özellikleri

HMS Beagle, güverte düzeyinde uzunluğu 90 ayak (27.43 m), omurga uzunluğu 73 ayak (22.25 m) ve genişliği 24 ayak (7.32 m) boyutlarında on toplu brik olarak inşa edilmişti. 235 deplasman tonluktu. Karinası bakır levhalarla kaplıydı. Ama o dönemin jeopolitik koşulları çerçevesinde araştırma gemisine dönüştürülmesi kararlaştırıldı. 1825'te yapılan tadilatta bir mizana direği eklenerek barko biçiminde donatıldı. O arada, görev sırasında harita çizimini kolaylaştırmak için kıç kasarasına, dümen dolabının arkasında kalan bölümün tamamını kaplayan bir harita odası eklendi ve harita masasının üzerine genişçe bir tavan penceresi yapıldı; eklenen mizana direği bu harita odasının içinden, harita masasının hemen önünden yükselmekteydi. Alt güvertedeki kaptan kamarası ile subay salonu da, mevcut mandagözlerinin dışında tavan pencereleriyle daha aydınlık hale getirildi. Araştırma gemisine dönüştürülüyor olması nedeniyle toplarının sayısı azaltıldı.

Yaptığı ilk seferden sonra 1831'de Plymouth Tersanesi'nde bizzat gemi komutanı R. FitzRoy'un müdahaleleriyle onun denetiminde ve hatta bazı donanımın masrafları onun tarafından karşılanmak suretiyle gerçekleştirilen ikinci büyük tadilat sırasındaysa, ana güverte sekiz parmak (yaklaşık 20 cm) yükseltildi. Böylece gemidekilerin barınma alanı olan alt güvertede tavan yüksekliği artırılarak gemicilere biraz daha rahatlık sağlandı. Bu tadilatta ayrıca kıç kasara güvertesine bir semt kerteriz pusulası (azimut pusulası) bir de derin su iskandil vinci yerleştirilmiş ve gemi, yakın bir geçmişte geliştirilmiş yıldırımsavarlarla donatılmıştı. Bu sayede beş yıllık sefer sırasında birçok kez yıldırım düşmesine rağmen gemide önemli bir hasar meydana gelmemiştir. Bu tadilattan sonra geminin deplasman tonajı 60 ton kadar arttı.

Bir araştırma gemisinin dibi bilinmeyen, körkayalarla dolu körfezlerde, kayalık kıyılarda, sığlıklarda, ırmak ağızları ya da haliçlerde gerekli açınsamaları yapabilmek için küçük teknelere gereksinimi vardır. Bu nedenle *Beagle* toplam yedi tane kürekli ya da kürekli/yelkenli küçük tekne taşımaktaydı. En küçüğü, geminin kıç tarafında dışarı taşan mataforalara asılı, gemiden karaya gidiş gelişlerde kullanılan küçük kayıktı. İskele ve sancak kıç omuzluklarında, gene mataforalara asılı 25 ayaklık (7.6 m) iki balinacı filikası vardı. Grandi direği ile mizana direği arasında, ters çevrilmiş durumda ve bodoslamalarından biri kıç kasara güvertesine, diğeri, grandinin hemen gerisinde, iki küpeşte arasında yükseltilerek çatılmış bir köprüye dayalı iki balinacı filikası daha bulunuyordu. Nihayet pruva direği ile grandi arasında, geminin ekseni üzerine yerleştirilmiş, 26 ayaklık bir yavl ve onun üstüne oturan 23 ayaklık bir kotra vardı.[4]

Bir kıyaslama olanağı vermek için hatırlayalım: 1960'ların ikinci yarısına kadar Üsküdar-Beşiktaş, Sarıyer-Anadolukavağı hattında çalışan ve şehir hatları vapurlarının en küçükleri *Tarz-ı Nevin, Dilnişin*

[3] Karl Heinz Marquardt, *Anatomy of The Ship HMS Beagle-Survey Ship Extraordinary,* Conway Maritime Press, London 1997. s.8.

[4] Yapılan tadilatların ayrıntıları K.H. Marquardt'ın anılan kitabına borçlanılmıştır.

ve *Nimet'in* boyu 30.6 metreydi.[5] *Beagle* onlardan bile üç metre kadar daha küçüktü.

Demek ki *HMS Beagle* küçücük bir gemiydi. Üst güverte, filikaların dışında, biri başkasara üstünde olmak üzere yedi top, bir çift ırgat ve armadoralardan başkaca yükseklikleri iki ayağı aşan tavan pencereleri ve alt güverteye inen merdiven kapaklarıyla doluydu. Yedek serenler ve tomruklar da güvertede istiflenmişti. Ayrıca hayli çapraşık hareketli armanın farklı kalınlıkta halat, selviçe, savlo ve zincirleri her yandan her yönde uzanıyor, istralya ve iskalaryalar bordalardan direklere yükseliyor ve böylece ana güvertesinde bile öyle geniş alanlar kalmıyordu. Beş yıl boyunca "kükreyen kırklar, uluyan ellilerde", en sert denizlerde seyrederken, o küçük gemideki insan sayısı 70'ten fazlaydı...[6]

Süvari Robert FitzRoy

Yeteneği ve hırsını ülkesine hizmet isteğiyle birleştiren Robert FitzRoy'un (1805-1865), *Beagle*'a, onun birinci açınsama seferi sırasında atandığını belirtmiştik. FitzRoy o sırada 23 yaşındadır. Soylu bir aileden gelmektedir. 12 yaşında Portsmouth'ta Royal Naval College'a girmiş ve 14 yaşından 17 yaşına kadar bir firkateynle Güney Amerika kıyılarına yapılan sefere katılmıştır. 1824'te 19 yaşında okulunu sınıf birincisi olarak bitirmiştir. Teğmen rütbesiyle brik armalı *HMS Thetis* gemisine atanmış, Akdeniz ve Güney Amerika kıyılarına yönelen seferlere katılmıştır. Güney Amerika'da görevli İngiliz deniz kuvvetleri komutanı Tümamiral R. W. Otway'in sancak gemisi *HMS Ganges*'da görevliyken, amiralin güvenini kazanınca çok genç yaşta *Beagle*'ın komutanlığına atanmıştı.

Darwin'in de katıldığı ikinci ve tarihi seferden sonra Robert FitzRoy İngiliz parlamento üyeliğine seçilmiş, daha sonra, Yeni Zelanda valisi olmuştur. O görevden kimi sorunlar nedeniyle alındıktan sonra, denizdeki son görevinde buharlı/uskurlu bir firkateynin komutanlığını yapmıştı. Daha sonra Kraliyet Bilim Topluluğu'na (Royal Society) üye seçilmiş ve meteoroloji alanında çalışmayı sürdürmüş, koramiralliğe terfi etmiştir. Bu hareketli meslek yaşamının sonunda, kimi meslek yaşamından kimiyse eli açıklığından kaynaklanan çeşitli sorunlarla mücadele etmek zorunda kalmış ve 1865'te boğazını usturayla keserek intihar etmiştir.

Keşif yolculuklarına çıkan gemilerde ressamların yanı sıra astronom ve doğabilimcilere yer verilmesi geleneği önceki yüzyılda başlamıştı. J. Cook'un gemisi *Endeavour*'da astronom N. Maskelyne, doğabilimciler Joseph Banks ve Daniel Solander yer alıyordu. L.-A. Bougainville'in gemisindeyse, bitkibilimci Ph. Commerson, astronom P. A. Veron, harita mühendisi Ch.R. de Romainville bulunuyordu. Hidrografya, meteoroloji ve astronomi konusunda bilgili ve birikimli Kaptan FitzRoy ikinci Güney Amerika seferine çıkarken gemisine bir doğabilimci, özellikle bir yerbilimci almak istemiştir. *Beagle*'ın ilk seferi sırasında günlüğüne 24 Ocak 1830 tarihinde şunu yazmıştı:

"Tierra del Fuego dağlarında çok miktar ve çeşitte mineraller olabilir. Gemide mineraloji ya da yerbilim alanında bilgili kimse olmayışına çok üzülüyorum. Bu bölgede toprağın ve kayaçların niteliğini belirleme konusunda böylesine güzel bir fırsatın kullanılamaması bir kayıptır... Eğer benzer bir görevle yeniden İngiltere'den ayrılırsam, ben ve subaylarım hidrografya çalışmaları yaparken, karada incelemeler yapabilecek birini de götürmeye de kararlıyım." [7]

Darwin nasıl seçildi?

FitzRoy, 1831 yılında *Beagle* gemisiyle ikinci kez Güney Amerika'nın güney ucunda haritalar hazırlamakla görevlendirilince, ilk sefer sırasında düşündüğünü gerçekleştirmek üzere, bu açınsama seferlerinin sorumlusu, bahriye hidrografı Francis Beaufort'a başvurur. Hazırladığı rüzgâr kuvveti ölçeğiyle ünlü Beaufort, Trinity College hocalarından dostu G. Peacock'a sorar. Peacock da bu görevi önce doğabilim uzmanı bir din adamına önerir. Ondan olumsuz yanıt alınca, botanik ve mineraloji profesörü J. S. Henslow'a danışır. Henslow, Darwin'in hocasıdır; kısa bir süre önce onun yerbilim konusuna ilgisizliğini gidermek için Prof. Adam Sedgwick'le çalışmasını önermiştir ve tam da o sıralarda Darwin, Sedgwick ile Kuzey Galler'de arazi çalışmasındadır. Henslow, sefer görevi için Darwin'i önerir. Böylece rastlantılar ve ilişkiler sonunda talih Darwin'e gülmüştür. Gerçi babası bu yolculuğa karşı çıkar ama dayısının yardımıyla ikna edilir. Şimdi yola çıkıp çıkmama FitzRoy'un oluruna kalmıştır.

[5] Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi/İDO yayını, İstanbul 2007. s.136-137.

[6] Tam sayı saptanamıyor. Komutan FitzRoy'un kitabında verdiği mürettebat listesinde bazı hatalar olduğu anlaşılıyor. Öte yandan Darwin'in hazırladığı liste de sorunlu. Ama gemiciler ve vardiya yükümlülükleri olmayan, yolcu konumundaki diğer kişilerin toplamı 70'i geçiyor. Diğerleri şunlar: Cerrah, ressam, kronometre uzmanı, din görevlisi, ilk yolculukta FitzRoy'un gemisine alıp İngiltere'ye getirdiği ve şimdi ülkelerine geri götürdüğü üç Tierra del Fuego yerlisi, kaptanın kâhyası ile önceleri miço sonrasında Darwin'in hizmetkârı, asistanı ve sekreteri Syms Covingron ve Darwin.

[7] *Narrative of the Surveying Voyages...*'dan aktaran R. D. Keynes, "Introduction" in Darwin, Charles, Beagle Diary, s.xii.

Darwin, daha ilk karşılaşmada gemi komutanına hayranlık duyar. Onun ilişkilerde zorluk yaratan karakterine rağmen, olumlu niteliklerinin o arada dostça davranışı ve açıksözlülüğünün farkındadır. Ona hayatı boyunca minnet duyacaktır. Yıllar sonra Süvari'nin Royal Society'ye kabulü için imza verenler arasında Darwin başı çeker. Buna karşılık FitzRoy kendisinden sadece dört yaş küçük doğabilimciyle ilk temasından sonra tereddüt içindedir. Çünkü hem bir doğabilimci hem de kendisine gemide "komutanın yalnızlığını" hafifletecek bir yol arkadaşı aramaktadır. "Göreli bir eşitlik içinde hem bilgi ve düşünce alışverişinin hem de kültürlü bir sofra arkadaşının sağlayacağı yararı" düşünmektedir.[8] Aslında bu görevi eski bir arkadaşına önermiş ama olumlu yanıt alamamıştır. Darwin kendisi gibi bir soyluyla arkadaşlık edebilecek biri midir? Ayrıca o muhafazakâr eğilimlidir oysa Darwin ailesi liberal kanatta yer almaktadır. Üstelik çok gençtir, o tecrübeli bir doğabilimci düşünmüştür. Buna rağmen, Darwin'in davranışı, hevesi ve hakkında başkalarının övgülerinin etkisiyle genç doğabilimciyi gemisine kabul eder ve onu gemide sürekli olarak sofrasında ağırlayacak derecede ayrıcalıklı bir yolcu statüsü tanır.

Darwin'in gözlem ve izlenim kayıtları

Yolculuk boyunca Darwin, gözlem ve izlenimlerini sıcağı sıcağına kurşunkalemle cep defterlerine kaydetmiştir. Defterlerin toplam sayısı 18'dir. Kimi sayfaları ayakta, bazen at sırtında işlenmiştir. Okunması zor ve kısaltmalarla doludur. Daha sonra, elverişli zaman ve mekânlarda, konakladığı yerlerde ya da gemide, cep defterlerine aldığı notlarına dayanarak büyük boyuttaki kâğıt yaprakları üzerine, oldukça sıkışık el yazısıyla günlüğünü kaleme alıyordu. Bunların dışında kuşbilim, yerbilim, bitkibilim ve diğer bilimsel notlarını da büyük defterlere kaydediyordu.

Yolculuktan sonra, o dönemde alışıldığı ve beklenildiği gibi, Kaptan R. FitzRoy tarafından *Beagle*'ın araştırma seferlerinin sonuçları dört cilt halinde yayımlandı.[9] Bunlardan üçüncüsü, *Journal and Remarks 1832-1835*, Darwin tarafından, işte o not ve kayıtlara dayanılarak hazırlanmıştı. Fakat bu cildin gördüğü ilgi onun aynı yıl yeniden ve değişik bir başlıkla yayımlanmasına yol açtı: *Journal of Researches into the Geology and Natural History of the Various Countries Visited by H.M.S. Beagle.* Bu yayının Darwin'in onayı alınmaksızın yapıldığı anlaşılıyor. Altı yıl sonra, 1845'te, Darwin tarafından, o arada topladığı malzemeler üzerinde sürdürdüğü çalışmaları sonucunda bazı bölümleri geliştirilerek ve yeniden düzenlenerek farklı bir başlıkla yayımlandı: *Journal of Researches into the Natural History and Geology of the Countries Visited During the Voyage of H.M.S. Beagle Round the World.* Aynı eser 1860 yılında bu kez *A Naturalist's Voyage Round the World başlığıyla* çıktı. 1905 yılından bu yana dördüncü ve muhtemelen sonul başlığıyla yayımlanıyor: *The Voyage of the Beagle: Beagle'ın Seferi.*

Bu yayınlara kaynaklık eden söz konusu yol günlüğünün tamamı ise ilk kez 1933 yılında *Charles Darwin's Diary of the Voyage of H.M.S. "Beagle"* başlığıyla Nora Barlow tarafından yayımlanmıştır.[10] Bu iki temel kaynağın yanı sıra, Darwin yolculuk boyunca yakınlarına çok sayıda mektup göndermiştir ve onların da büyük bir bölümü yayımlanmıştır.

İşte bu üç kaynak Darwin'in gemideki yaşamı konusunda ilginç bilgiler içermekte ve gemi yolcusu olarak tasvirini mümkün kılmaktadır.

Gemide ilk günler

Darwin'in sahada kullandığı cep defterlerini ilk kez yayımlamış iki araştırmacının sabırlı sayımlarına göre, yolcu Darwin, *Beagle*'da, aynı zamanda harita odası olarak kullanılan ve dolayısıyla, hem gemi komutanı hem de diğer hidrografların sürekli girip çıktığı yaklaşık on metrekarelik kamarasında[11] tam 1145 gece geçirmiştir. Bu sayı toplam 1741 gün süren yolculuğun yüzde 66'sına denk gelir. Diğer gecelerini karada geçirmiştir. Gemideki sürenin yaklaşık yarısı, gemi seyirdeyken, öbür yarısı da demirde yatarken geçmiştir.[12]

Darwin gemiyi ilk kez 12 Eylül 1831 günü Plymouth'ta tersanede görür: "Ne direkleri ne kamaraları vardı ve dünyayı dolaşmak üzere olan bir gemiden çok bir enkaza benziyordu" diye düşünür. 40 gün kadar sonra Devonport rıhtımında gemiyi tekrar gördüğünde, son hazırlıklar bitmek üzeredir: Geminin

[8] "Un voilier nommé désir", içinde: Journal de bord [Diary] du voyage de Beagle, Champion Classiques, Paris 2012. s.66.

[9] Henry Colburn, *Narrative of the Surveying Voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe,* Proceedings of the second expedition, 1831-36, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N. London. 1839.

[10] Cambridge University Press, 1933. Bundan önceki iki paragrafta özetlenen bilgileri, bu kitabın Nora Barlow tarafından kaleme alınan önsözüne borçlanıyoruz.

[11] Üstelik bu kamaradaki harita masası, toplam alanın üçte birinden fazlasını kaplar.

[12] Gordon Chancellor&John van Wyhe (Yayıma hazırlayan), *Charles Darwin's Notebooks from the Voyage of the Beagle,* with a foreword by Richard Darwin Keynes, Cambridge University Press, 2009. s.570.

başı boyanmakta, bahriye dülgerleri kamaraları düzenlemektedir. 12 Kasım'daysa günlüğüne şu kaydı düşer: "İlk kez bir denizci heyecanı duydum: Kimse bu gemiye hayran kalmadan bakamazdı. Kıç kamaraya gelince, bundan daha geniş ve daha rahatını ummak gereksizdi."

Darwin o sırada karada bir evde kalmakta ama sık sık gemiye gelmekte hazırlıkları izlemekte, FitzRoy, subaylar ve subay adaylarıyla (*midshipmen*) görüşmektedir. Kronometreler (22 adet) gemiye taşınır ve 14 Kasım'da Amirallik Dairesi'nin emirnamesi gelir; bu metin görevin sadece genel hatlarını belirlemekle, süvariye özgürlük tanımaktadır. Böylece FitzRoy ayrıntıları kendince saptayabilecektir. Darwin kitapları ile jeolog ve doğabilimci aletlerini gemiye taşır.

23 Kasım'da *Beagle* bir deneme seyrine çıkar: "Bu kısa seyir benim için çok ilginçti; her şey benim için çok yeni, o güne kadar gördüklerimden çok değişikti. Silistre düdüğüyle komutlar veren porsun, hisa edilen serenler, düdükle palamarları çözen tayfa. Ama hiçbir şey emirlerin hızı ve kesinliği ile onlara uymadaki çeviklik kadar etkileyici değildi."

4 Aralık'ta günlüğünü gemide yazar ve ilk kez geceyi gemide geçirir. "Bu akşam hamağımda yatacağım, bunu dün denedim, ama hamağa yatmakta çok zorluk çektim ve çok gülünç oldum. Yanlışım önce ayaklarımı hamağın üzerine koyarak uzanmaya çalışmaktı. Ama böyle yapmakla sadece asılı hamağı kendimden uzaklaştırıyordum, gövdemi üzerine yerleştiremiyordum. Doğru yöntem şu: Hamağın tam ortasına oturup hızla gövdeyi döndürüvermek böylece ayaklar ve baş yerlerine yerleşiyor."

Beagle, yola çıkmaya hazırdır. Uygun rüzgâr beklemektedir. 10 Aralık saat 09:00'da demir alır, saat 10:00 doğru hareket eder. Hafif bir güneybatı rüzgârı vardır. Ama limandan çıktıktan kısa süre sonra rüzgâr fırtına şiddetine ulaşır. Deniz kabarır gemi baş kıç vurmaya başlar. "Dehşetli rahatsızlandım; hayatımda böyle bir gece geçirmemiştim, ıstırap her yandan yükleniyordu; rüzgârın ıslıkları ve denizin uğultusu, subayların boğuk sesle emirleri, gemicilerin bağırışları hiç unutamayacağım bir ses dünyası yaratıyordu." Bu, pazar sabahına kadar sürdü, o zaman Plymouth'a geri dönme ve daha uygun bir rüzgâr bekleme kararı alındı.

21 Aralık'ta kuzeybatıdan esen çok hafif rüzgârla tekrar yola çıkarlar. Fakat gene geri dönerler. Orsa seyriyle Drake Adası'nın bordalamak üzereyken hesaba katmadıkları gelgit onları zor durumda bırakır. Gemi oturur; kurtarırlar. Açık denize çıkar çıkmaz Darwin gene hastalanır. Lizard Burnu'na 11 mil mesafedeyken şiddetli güneybatı rüzgârı onları tekrar geri dönmeye mecbur bırakır. Demir, funda edilirken çapariz alır. Kurtarmak için sekiz saat uğraşılır. Akşam tayfaya çift tayın verilir.

Noel Yortusu'nda bütün tayfa sarhoş olur. Bir bölüğü sızar, bir bölüğü prangaya vurulur. 26'sında hareket etmek için çok uygun bir hava vardır. Ama mürettebatın büyük bölümünün ayılmamış olması nedeniyle bu fırsat kullanılamaz. "Gemide bütün gün bir anarşi hüküm sürdü. Tek bir izin günü bütün bu düzensizliği yaratmıştı. Bu görüntü, bu kafasız varlıklar için katı bir disiplinin ne kadar gerekli olduğunu kanıtlıyordu." Nihayet ayın 27'sinde yola çıkarlar. Saatte yedi-sekiz knot süratle ilerlerler. Sarhoş olup da taşkınlık yapmış birçok gemici o gün kırbaçlanır.

Yılın son günlerinde *Beagle,* Biskay Körfezi açıklarında seyrederken yüksek denizler nedeniyle Darwin gene son derece bitkin ve hastadır. İlerleyen günlerde bayılacak gibi olur. Ama zaman zaman biraz iyileştiğinde geminin çevresindeki yunuslar, dalgalara sürünerek uçan bir fırtına kuşu onun ilgisini çeker ve bir de Humboldt'u ve onun dönencelere ilişkin parıltılı betimlemelerini okur: "Deniz tutmasından ötürü daralan bir yüreği ondan daha iyi ferahlatacak bir şey yoktur."

Darwin'in *Beagle* yolculuğu işte böyle, elverişsiz hava koşulları, deniz tutması nedeniyle keyifsiz ve gemide disiplini sağlama aracı olarak şiddet görüntüleri içinde başlar.

Öte yandan subaylar konusunda gözlemini hemen ilk günlerde kaydeder: "Subayların hepsi birbirleriyle iyi dost. Fakat sanırım rütbe farklarından kaynaklanan bir yakınlık eksikliği var." Darwin'e göre subaylar, aralarında anlaşmazlıklar çıkmasını engellemek amacıyla aralarında belli bir mesafe bırakıyorlar. "Denizci kişiliğinin böylesine temel unsurlarından biri olan birbirlerinden uzaklığın, uçsal bir bencillik yaratmayışını olağanüstü buluyorum." (25 Aralık 1831)

Yolculuk sürüyor

Darwin'in deniz tutması hep sürecektir. Ama türü biraz değişir. Artık başı dönmemektedir. Hatta yatarken -çünkü ona göre, deniz tutmasına karşı en iyi çare yatar durumda olmaktır- gözlerini kapatma gereği duymaz. "Aslında, hamakta yatarken, Ay'ı ve yıldızları, değişik zahiri yörüngelerinde devinirken görmek eğlenceli oluyor."

Madeira Adaları'nı sancakta bırakıp 11. gün ilk uğrakları Tenerife Adası'na ulaşırlar ama 12 günlük bir karantina zorunluluğu olduğunu öğrenince Darwin büyük bir hayal kırıklığı yaşar. Yeşil Burun Adaları'na yönelirler. Bu seyir sırasında Darwin, geminin arka tarafından suya bırakılan, ağzı yarım çembere geçirilmiş elek bezinden bir tür torbayla deniz canlılarını toplar ve onları inceler. Santiago Adası'nda kaldıkları

23 gün içinde Darwin hem jeoloji hem de botanik incelemeleri yapar, örnekler toplar, coşku içinde şunları yazar: "İlk kez volkanik kayaçları inceliyor olmak yerbilimcinin yaşamında bir dönüm noktasıdır; doğdukları kayanın üzerinde mercanların yetişmesini ilk kez gördüğünde doğabilimcinin duyduğu hayranlık da hemen onun kadar bellekte yer edinir." Ardından São Pedro e São Paulo Kayalıkları'nı açınsar ve Hat'tı aşarlar. Devonport'tan hareketlerinden iki ay sonra Brezilya'da Todos Santos Körfezi'nde demir atarlar.

Darwin için bunca özlediği Dönenceler doğasına varmak ayrı bir hayranlık kaynağıdır. San Salvador'un güzelliğini över. Ama bu güzellik bitkilerin güzelliğiyle kıyaslandığında hiçbir şeydir:

"Gördüklerime bakarak Humboldt'un harikulade betimlemelerinin eşsiz olduğuna ve öyle kalacaklarına inanmakla beraber, onun bile, Dönencelerin koyu mavi gökyüzünden ve manzarasından söz ettiğinde ortaya koyduğu bilimle şiirin ender bulunur bileşimine rağmen, gerçeklerden hayli uzakta kaldığını sanıyorum. Bu manzaralar karşısında duyulan hayranlıkla insan şaşkına döner. Eğer gözler, parıltılı bir kelebeğin uçuşunu izlemeyi deniyorsa, hiç tanımadığı ağaçlara, meyvelere takılır; eğer bir böcek izleniyorsa, onun, üzerinde ölmekte olduğu, ondan daha bilinmedik bir çiçek görüldüğünde unutulur; dönüp de bir manzaranın görkemi izlenmek istendiğinde, hemen yakındaki şeyler dikkatinizi çeker. Zihin şu anda hayranlığın karmaşası içindedir. Bu izlenimlerden geriye daha sakin bir yığın haz kalacaktır. Şimdilik ancak Humboldt'u okuyabiliyorum. Gördüğüm her şeyi bir başka güneş gibi aydınlatıyor." (28 Şubat 1832)

O tarihten sonra, yolculuğun geri kalan kısmında, Darwin, gemi hidrografya araştırmaları için demirlediğinde ya da tekrar dönmek üzere başka bir kıyıya gittiğinde, sık sık gemiden ayrılacak ve karada, yaya ya da at sırtında uzun yolculuklar sırasında, bir yandan örnekler toplarken bir yandan da cep defterlerini, sonra günlüğünü notla dolduracaktır. Ama doğa incelemeleri, denizde donanmanın etkinliklerine ilgisini, azaltmaz. 3 Mayıs 1832 tarihinde Rio de Janeiro'da bir İngiliz savaş gemisinde teftiş ve tatbikatı izler:

"Amiral tarafından yapılacak teftişi izlemek üzere 74 toplu savaş hat gemisi *Warspite*'e çıktım. İzlediğim en görkemli temaşalardan biriydi. Amiral gemiye çıktığında, serenler yaklaşık 400 gemici tarafından prasya ediliyordu. Hareketlerindeki beraberlik ve beyaz giysileriyle gemiciler daha çok yabanıl bir kuş sürüsünü andırıyordu. Bir geminin teftişi sırasında, her şey sanki bir düşman gemisinin saldırısı söz konusuymuş gibi cereyan ediyor. Her ne kadar kâğıt üzerinde bu bir çocuk oyununa benzese de, gerçekten çok büyük bir hareketlilik görülüyor. Alt güvertedeki büyük toplara, 'Ateşe hazır ol!' emri verildiğinde, insan neredeyse keşke karşıda bir düşman gemisi olsaydı diye düşünüyor. Kocaman toplar hazırlandıktan ve o arada manevranın etkinliği ve kolaylığı kanıtlandıktan sonra güvertede, 'Komuta mahallinde yangın!' diye bağırıldığı duyuldu. Bir yandan toplar ateşe hazır beklerken, pompalar gerekli yerlere yerleştirildi bütün itfaiye erleri kovalarını aldılar. İşler gittikçe kızışıyordu ve kimse bundan sonra ne olacağını bilmiyordu. Amiral bağırdı: 'Bir yaylım ateşi pruva direği çarmıhını parçaladı. Kaptan Talbot! Gemiye dikkat edin, pruva direğini kesin.' Bunun üzerine ellerinde baltalarla gemiciler yerlerini aldılar. Ondan sonra depoların ne kadar hızla açıldığını ve sallanan direği destekleyecek kalın halatların ne çabuk temin edildiğini görmek gerçekten etkileyiciydi. Amiral mürettebata kök söktürmeye kararlıydı: Bütün bu karmaşa içinde yaylım ateş emri verdi ve bağırdı. 'Grandinin çarmıhı ile pruva direğinin istralyası hasar gördü.' Kısaca birkaç dakika içinde sabit armanın bütün önemli parçaları kesildi ve yeniden bağlandı. Ama en muhteşem an, aborda edildiğinde düşman gemisine saldıracak askerlerin kılıçlarını çekip hücuma kalkmalarıydı."

Rio'dan Montevideo'ya hareket ederler. 10 Haziran öğleden sonra, fırtınaya yakın rüzgâr başlar. Önce babafingo serenleri indirilir, ardından direkler desteklenir. Darwin yolculuğun sekizinci ayında ilk kez, azgın denizde olan bitene bakabildiğini fark eder.

"*Beagle*'ın dalgalar üzerinde zarafetle kayışını izlemek harikaydı, sanki şiddetli darbeleri bertaraf etmeye kendisi karar verir gibiydi. Güneş batarken, gökyüzü çok hareketliydi ve beyaz sırtlarıyla dalgalar geminin bordasına öfkeyle saldırıyordu. Ama gece vardiyası sırasında rüzgâr kaldı ve bir sükûnet egemen oldu. Bir fırtınada en kötü an budur çünkü rüzgârın yelkenler üzerindeki etkisiyle gemi dalgalar üzerinde kayamadığı için, dalganın çukurunda çok rahatsız edici bir biçimde yalpaya düşer."

Darwin, bir süre sonra gemideki seslerin ve sessizliğin anlamını çözmeye başlar. Artık gözüyle görmese de neler olup bittiğinin farkına varır: "Demir zincirinin loçadan geçerken çıkarttığı takırtılarını duyuyorum, demek ki geceyi demirde geçireceğiz." Geceleyin kıçkasara güvertesinde, kamarasının üstünde dolananın nöbetçi subay olduğunu bilir. Yarım saatte bir çalınan kampananın sayısından saatin kaç olduğunu kestirir. Komutlar ona artık yabancı değildir. Öte yandan herhangi bir bahriye sıradüzenine uymak zorunda olmadığından, gemide sadece subaylarla değil, gemicilerle de konuşur. Demirleme ve demir almayı, geminin manevralarını, serenlerin hisa edilmesini,

yelkenlerin basılmasını ve gabyacıların yelkenleri camadana vurmalarını izler. Günlüğünün ilerleyen sayfalarında gemideki eylemler daha ayrıntılı biçimde ve daha teknik terimlerle aktarılmaya başlar.

* * *

Beagle'ın yolculuğu sırasında kimi siyasi/askeri olaylar da Darwin'in günlüğüne yansır. Bu olaylar 19. yüzyılın ilk yarısında *Pax Britannica*'nın yeryüzünün bütün deniz ve kıyılarında nasıl işlediğini gösteriyor.

Beagle, Rio de la Plata'da Montevideo'ya yaklaştığında, orada demirli bulunan *HMS Druid*'ten "Savaşa hazır ol emri" alırlar. Hemen sonrasında "filikalarımızı korumaya hazır ol" komutu gelir. Biraz sonra altı filika içinde ağır silahlarıyla 40 bahriye silahendazı ve 100 kadar gemici görünür. Olayın arkasında Uruguay'da o sıralarda hükümetin sık sık darbelerle el değiştirmesi ve iktidarı ele geçiren grubun bir İngiliz'e ait 400 ata el koyması vardır. İngilizlerin tehdidi karşısında sorun çözülür. Bu olaylar nedeniyle kimsenin karaya çıkmasına izin verilmez. Ama Darvin, FitzRoy'la birlikte, Montevideo Körfezi'nde Ratas Adası'na çıkar. Kaptan ölçümler yaparken o faunayla ilgilenir ve bir sürüngen dikkatini çeker: "İlk bakışta herkes onun bir yılan olduğunu söylerdi: Ama arkasında iki küçük ayak, daha doğrusu yüzgeç, Doğa'nın, kertenkeleleri yılanlara nasıl bağladığını gösteriyordu."

Buenos Aires'e yaklaşırken, bir kıyı koruma gemisinin yakınından geçerler. O gemiden önce kurusıkı top ateşi açılır. *Beagle* yoluna devam eder. Tekrar ateş açılır ve bu kez bir gülle ıslık sesiyle armanın yakından geçer. Top ikinci kez doldurulmadan menzilinin dışına çıkarlar. Limanda demirledikten sonra filikalar indirilir ve bir kısım yolcu karaya çıkmaya hazırlanır. İkinci Kaptan Wickham da onlarla beraber karaya çıkacak ve İngiliz Elçisine, İngiliz bayrağına yapılan bu saygısızlığı rapor edecektir. Ama karaya çıkamadan bir karantina filikası onları durdurur, kıyı koruma gemisinin yanında beklemiş olmaları gerektiği bildirilir. Karşıdan esen rüzgâra karşı ve üstelik denizin yükselişi sırasında o gemiye kadar gideceklerdir. Kaptan FitzRoy, koruma gemisinin süvarisine ve Buenos Aires valisine zehir zemberek bir mesaj gönderir: Medeniyetten uzak bir limana girdiğini hesaba katamamaktan ötürü üzgün olduğunu, bilseydi kendi toplarının da gerekli yanıtı vermiş olacağın bildirir. Valiye gönderdiği mesajda bu durumun ayrıca başka mercilere de aktarılacağını yazar.

Beagle, kıyı koruma gemisinin iyice yakından, bütün topları ona yöneltilmiş olarak ve ateşe hazır vaziyette geçerken, ses yükselticiyle şu mesajı verir: "Yeniden bu limana girerken, şu anda olduğumuz gibi hazırlıklı olacağız ve bize ateş açarsanız bütün toplarımız sizin çürümüş geminizi hedef alacaktır."

Birkaç gün sonra Montevideo'da Uruguaylı bir bakan FitzRoy'dan, başkaldıran siyahi birliklere karşı yardım ister. İngilizler karaya silahlı asker çıkarır. Darwin de onlarladır. Hükümetin görev yaptığı, merkezdeki muhkem binada karargâh kurarlar. Asiler ise kaleyi işgal etmiş ve oradaki mahkûmları silahlandırmıştır. Fakat halk kaleyi çembere alır, sayıları asilerden çok daha fazladır. Bir çatışma halinde FitzRoy'un yansız kalması mümkün olmayacaktır. Onun için askerlerini geri çeker. Uruguaylı askeri vali duruma egemen olur.

İngiliz komutanlar, Rio de la Plata kıyılarında jandarma gibi davranmakta, o sıralarda yeni bağımsızlığına kavuşmuş ülkeler nezdinde üstünlüklerini küstah bir biçimde kullanmaktadır. *Pax Britanica* aynı zamanda Britanya egemenliğidir.

* * *

Rio de la Plata'dan sonra yolculuk, güneye doğru sürer gider. Ardından Macellan Boğazı'nda, Malvinas Adaları'nda (Falkland), Şili kıyılarında, Galapagos Adaları'nda açınsamalar yapılacak ve Yeni Zelanda, Tasmanya, Avustralya'ya uğrayıp Ümit Burnu'nu dönüşün ardından *Beagle*'ın beş yıllık seferi sona erecektir. Bu süre içinde FitzRoy önderliğinde hidrograf subaylar 82 kıyı haritası, 80 liman planı ve 40 resim üretmiştir. Bu haritalardan bazılarının hâlâ geçerliliğini koruduğu ifade ediliyor.

Bu yolculukta çok zor denizlerde çok tehlikeli anlar yaşanmıştır. Özellikle 1833 yılının ilk günlerinde Tierra del Fuego'nun güneybatısında, Horn Burnu ile Diego Ramirez Kayalıkları arasında geçirdikleri günler bunaltıcıdır: 1 Ocak günü şöyle yazıyor:

(1 Ocak 1833) "Dört günlük volta seyrinin sonunda ancak bir fersah kadar ilerleyebildik. Zaman öldürmenin bundan daha berbat bir türü olabilir mi? Diego Ramirez Kayalıkları'ndan geçerken, *Beagle* pek rastlanmayan bir seyir örneği gösterdi. Bütün ana ve gabya yelkenleri camadana vurulmuş vaziyette, azgın denizde, orsasına saatte yedi knot hızla ilerledi.

(4-9 Ocak) Yavaş ilerleyişimizin nedeni, kıyıyı yalayan ve bizim, iyice yükselmiş denizde, şiddetli rüzgâra karşı orsa seyriyle aldığımız mesafeyi geri alan akıntıydı. Ildefonsos Kayalıkları'nı geçer geçmez rüzgâr daha da kuvvetlendi (...) Sonraları rüzgâr düzenli olarak, şiddetli yağmurla birlikte kuzeybatıdan esmeğe başladı. 57°23'G enlemine kadar sürüklendik. Ayın 8'inde denizcilerin "şiddetli fırtına" dedikleri havayı yaşadık (bu ilk kez oluyordu). Ama *Beagle* öğle denizci niteliklere sahipti ki, çok etkilenmedi.

(11 Ocak) Başa çıkılmaz okyanusun şiddetini anlatabilmek için belirteyim ki, rüzgârın dalgaların

sırtından süpürdüğü serpinti bulutları, 200 ayak dolayında bir yükseklikteki yalıyarın üstüne kadar çıkıyordu.

(12 Ocak) Şiddetli yağmurla birlikte fırtına derecesinde rüzgâr, akşam olduğunda şiddetli fırtına[13] derecesine ulaştı. Süvari, sondan bir öncekine kadar camadana bağlanmış olmasına rağmen grandi gabya yelkeninin yırtılmasından endişeliydi. Onun üzerine sadece yan yelken ve fırtına yelkeniyle devam ettik.

(13 Ocak) Fırtına dinmiyor: Eğer *Beagle* bu üstün denizci niteliklerine sahip olmasaydı, armamız iyi durumda bulunmasaydı herhalde felakete sürüklenirdik. (...) Bu işin en kötü yanı mevkiimizi yeterli kesinlikle bilemeyişimiz. Subayların gözcüyü rüzgâr altı yönüne iyi bakması için durmaksızın uyarmaları endişe uyandırıyor. Rüzgârın taşıdığı serpintiler nedeniyle ufkumuz çok dar bir alanla sınırlı, deniz tehditkâr, sular öylesine köpüklü ki, yer yer kar tabakalarıyla kaplı kasvetli bir ovayı andırıyor. Biz kan ter içinde uğraşırken, albatrosların kanatlarını görkemle açmış, rüzgâra karşı süzülüşlerini görmek garip geliyor.

(Öğle üzeri) Fırtına en şiddetli anındaydı ve çok zorlanmaya başladık. Büyük bir dalga bize çarptı ve güverteyi bastı. Pupadaki filikanın kıç palangası koptu; eline bir balta geçiren mürettebat öteki palangayı da anında parçalayarak güzel balinacı kayıklarından birini feda etmek zorunda kaldı. Aynı dalga güverteyi doldurdu, öyle ki, ikinci bir dalga daha gelseydi ne olurdu tahmin etmek zor değil. Böylesine bir su kütlesinin güverteyi basması durumunda ortaya çıkan kargaşayı kolayca düşünemezsiniz. Sonunda top lumbarları açıldı ve hafifleyen gemi, yüzmeye devam etti. (...) Süvari FitzRoy, bunun yaşadığı en şiddetli fırtına olduğunu söylüyor."

Zor denizde günlerce süren mücadele geride kalır. *Beagle* Falkland Adaları'na ulaşır.

Seferin sonunda

Yolculukta Darwin, gemide ayrıcalıklı bir konumda olmuştur. Yemeklerini kaptanın kamarasında, onunla birlikte yer. Kaptanın mutfağı da, kileri de, aşcısı da ayrıdır. Her ne kadar ilk karşılaştıklarında FitzRoy gemideki rahatlığın ve yemeklerin çok sınırlı olacağını söylemişse de, meyve, sebze, kanatlılar ile Fransız ve İspanyol şarapları eksik değildir. Yolcu, bazen kaptanın kamarasındaki sedire uzanma fırsatını da bulur. Sofrada, toplumsal kökenleri farklı ama iyi eğitimli bu iki genç ve bilgili insan arasında (FitzRoy meteoroloji ve astronomi konusunda yetkindir) bilim, felsefe ve muhtemelen dini konularda (FitzRoy, Kutsal Kitap'ta Yaratılış'a ilişkin bölümün bilimsel verilerle uyuştuğu inancındadır) ilginç ve tutkulu konuşmalar yapılmıştır. Fakat birçok konuda farklı görüşlere sahip iki kişinin günlerce süren arkadaşlığı zaman zaman bunalımlara yol açar. Örneğin esir ticaretine ilişkin bir tartışma sonunda, esir ticaretini ve esareti kabul edilebilir/gerekli bir kötülük sayan FitzRoy, Darwin'i kamarasından kovar.[14] Subay adayları onu masalarında ağırlarlar. Fakat kısa bir süre sonra kaptan bir subayıyla haber göndererek Darwin'i tekrar kamarasına davet eder. Aralarında başka gerginlikler de olur. Darwin karşılaştığı güçlüğü şöyle açıklıyor: "Bir savaş gemisinin komutanıyla iyi geçinmenin güçlüğü, ona, başka herhangi bir kişiye cevap verir gibi cevap vermenin neredeyse bir ayaklanma gibi görülmesinden ötürü artar."[15] Gemi komutanı çok alıngan biridir. Kimi zaman kuşkucudur. Kimi zaman öfkelendiğinde kendini kaybedecek gibi olur. Nitekim ileri yaşında, Darwin, anılarını/özgeçmişini yazarken, yolculuktan sonra FitzRoy'u istemeksizin sinirlendirmekten korkarak aramaktan çekindiğini belirtecektir. Darwin ve Evrim Kuramı uzmanı Patrick Tort şöyle bir varsayım öne sürüyor:

"...FitzRoy, yolculuğun ve komutanlığın olağan güçlüklerini kısmen, gemisinde bu parlak yolcuyu ağırlamakla aşmış olabilir. Bu yolcu muhtemelen, uzun ve meşakkatli seferlerde iç gücü ve sinirleri yıpranmış ve yalnız komutanların kimi zaman içine düştükleri umutsuzluk ve psikolojik çöküntünün bertaraf edilmesinde rol oynamıştır."[16]

Kaldı ki dostlukları gemideki yaşamlarıyla sınırlı değildi. FitzRoy ve Darwin, karada da birçok kez birlikte açınsama gezilerine çıkmışlardı. Yeşil Burun Adaları'nda bir baobab ağacının boyunu ve çapını ölçmüş, Montevideo'yu birlikte ziyaret etmiş, Şili'nin San Pedro Adası'nın doruğuna ulaşmayı denemişlerdi.

Öte yandan bu yolculuk Darwin'in bilim dünyasında ulaşacağı konuma açılan kapı olmuştur. O da bunun farkındadır. *Beagle'ın Seferi*'nin (o zaman başlığı henüz bu değildi) 1845 basımının önsözünde şöyle yazıyor: "Ziyaret ettiğimiz çeşitli ülkelerde doğa tarihini inceleme fırsatlarını elde edişimi tamamıyla Süvari FitzRoy'a borçlu olduğumdan, umarım ki, ona karşı duyduğum gönül borcumu burada yinelememe izin verilir. Şunu da eklemek isterim ki, birlikte olduğumuz beş yıl boyunca ondan çok candan bir dostluk ve sürekli destek gördüm. Süvari FitzRoy'a

[13] Fırtına *(gale)*: Rüzgâr hızı 34-40 knot arasında; şiddetli fırtına *(strong gale)*: Rüzgâr hızı 41-47 knot arasında.

[14] Darwin bu olaya ne *Diary*'de ne de *Beagle's Voyage*'da değinir. Bunu yıllar sonra kaleme alacağı ve ölümünden sonra yayımlanacak otobiyografide aktaracaktır.

[15] Nora Barlow, "Préface de 1933", içinde: P. Tort, a.g.e. s.240.

[16] P. Tort, a.g.e., s.52

ve *Beagle*'ın bütün subaylarına, uzun yolculuğumuz boyunca bana karşı hiç değişmeyen nazik davranışlarından ötürü her zaman şükran duyacağım."

***

Bu yazıda Darwin'in, FitzRoy komutasındaki hidrografya gemisi *Beagle* ile yaptığı uzun yolculuğun sadece bir yönü üzerinde duruldu. Darwin, bir deniz yolcusu olarak ele alındı. Oysa 22 yaşında, Cambridge'ten yeni mezun, mesleğinin henüz başında bir doğabilim ve yerbilim araştırmacısıyken başlayıp, 27 yaşında, dünyayı dolaşmış ve binlerce örnek toplamış tecrübeli bir gözlemci olarak tamamladığı yolculuk, onun yaşamında belirleyici etki yapmıştır. Daha sonra geliştireceği Doğal Seçme Kuramı ve Evrim Kuramı, büyük ölçüde bu yolculukta topladığı malzemenin analizine dayanacaktır.

Dolayısıyla bu yolculuğun ürünü iki büyük eser: *Charles Darwin's Beagle Diary* ve kanımca yolculuk edebiyatının başyapıtları arasında yer alan *The Voyage of The Beagle* çok farklı biçimlerde de okunabilir. Bunlar birbirlerinden hayli farklı eserlerdir. Başlangıçta yayımlanmak amacıyla kaleme alınmamış birincisi -bu yazıda öncelikle bu eser kullanılmıştır- yolculuğa ve günlük yaşama ilişkin çok zengin veriler içerir. İkincisi, öncekinin özenle kısaltılarak yeniden düzenlenmiş ve sonraki çalışmalarının yazara kazandırdığı düşünceleri, bilgileri de içeren dolayısıyla *palimpsest* niteliği taşıyan bir eserdir. Öte yandan yolculuğun kronolojisini takip etmeyip bir tür coğrafi alan birliğini ön plana çıkaran ve örneğin kayaç katmanları arasında rastladığı fosillere, yağmur ormanlarındaki bitkilere, Pasifik'teki atollere ilişkin bilimsel gözlemlerinin de yeraldığı olgun bir eserdir. Son olarak bu kitabın yüksek bir edebi değer taşıdığını da belirtmek isterim. ■

Açıklamalı Kaynakça

Darwin, Charles, *Beagle Diary*, (yayıma hazırlayan Richard Darwin Keynes), Cambridge University Press, 1988. Xxx+472 pp. (R. D. Keynes, Darwin'in torununun çocuğudur. Bu çalışmasını, "Beagle *Günlüğü*"nün 1933 yılında ilk tam basımını gerçekleştiren Darwin'in torunu Nora Barlow'a ithaf etmiştir. Bu basımın ilkinden farkı, daha fazla açıklamaya yer vermesidir. Açıklamalardan bir bölümünü FitzRoy'un kitabından aktarmakta böylece bazı olaylar konusunda çapraz okuma imkânı vermektedir. Dolayısıyla bu eserin notlarla ve ek bilgilerle geliştirilerek yayınlanması sanki kuşaktan kuşağa sürdürülen bir aile geleneği gibidir.)

Darwin, Charles, *Journal de Bord [Diary] du voyage du Beagle*, Champion Classiques, Paris, 2012. (Patrick Tort yönetiminde hazırlanan bu Fransızca baskı, adı geçenin, "Un voilier nommé désir" başlıklı ayrıntılı bir etüdünü; R. FitzRoy tarafından hazırlanan mürettebat ve yolcular listesini, beş yıllık yolculuğun kronolojisini, gemide bulunan kitapların bir listesini, *Diary*'nin ilk basımını (1933) yayıma hazırlayan Nora Barlow'un, o yayım için yazdığı önsözü ve başka unsurları içermesiyle çok yararlı bir kaynak niteliğindedir.)

Darwin, Charles, *The Voyage of the Beagle*, White Star Publishers, Vercelli (İtalya), 2006. 688 sayfa. (Darwin'in cep defterlerine yazdığı ve oradan günlüğüne aktardığı kayıtlara dayanarak, yayımlamak amacıyla kaleme aldığı ve yolculuktan sonraki çalışmalarıyla vardığı sonuçları da içeren metin. Önce FitzRoy tarafından *Narrative*'in 3. cildi olarak yayımlanmıştı. Sonradan ekler ve düzeltmelerle ayrıca yayımlandı. Künyesi verilenin dışında birçok baskısı her zaman bulunabilir.)

Darwin, Charles, *Voyage d'un naturaliste autour du monde*, (trad. de l'anglais par Edmond Barbier), La Découverte, Paris 2009, 554 sayfa. (Bu çağdaş yayın Paris'te 1875 yılında yapılan ilk basımın metnini aynen tekrar yayımlamaktadır. Bu nedenle eserin, metinde açıklanan değişik başlıklarından üçüncüsünü taşımaktadır. Yayımcının eser ve Darwin hakkında çok özgün sayılmayacak kısa bir açıklamasını içerir.)

Marquardt, Karl Heinz, *Anatomy of The Ship HMS Beagle Survey Ship Extraordinary*, Conway Maritime Press, London 1997. (*Beagle*'ın özellikle geçirdiği iki önemli tadilattan ve barko biçiminde donatılmasından sonrasına ilişkin planlar günümüze ulaşamamıştır. Dolayısıyla araştırma gemisi özellikleri konusunda bilgiler, brik olarak inşasına ilişkin çizimler ile değişik kaynaklardan elde edilen unsurların birleştirilmesiyle titiz bir araştırma sonunda, aynı zamanda bir gemi maketi ustası olan Marquardt tarafından olağanüstü bir belge olarak yayımlanmıştır. Bu kitapta gerek tekneye gerekse armasına ilişkin çizimler ve ölçüler yer almaktadır. Bu kitapta ayrıca *Beagle*'ın 1820'de denize indirilişinden, 1870 yılında sökülmek üzere satılışına kadar, aldığı bütün görevlerin, yaptığı bütün seferlerin bir kronolojisi de bulunmaktadır.)

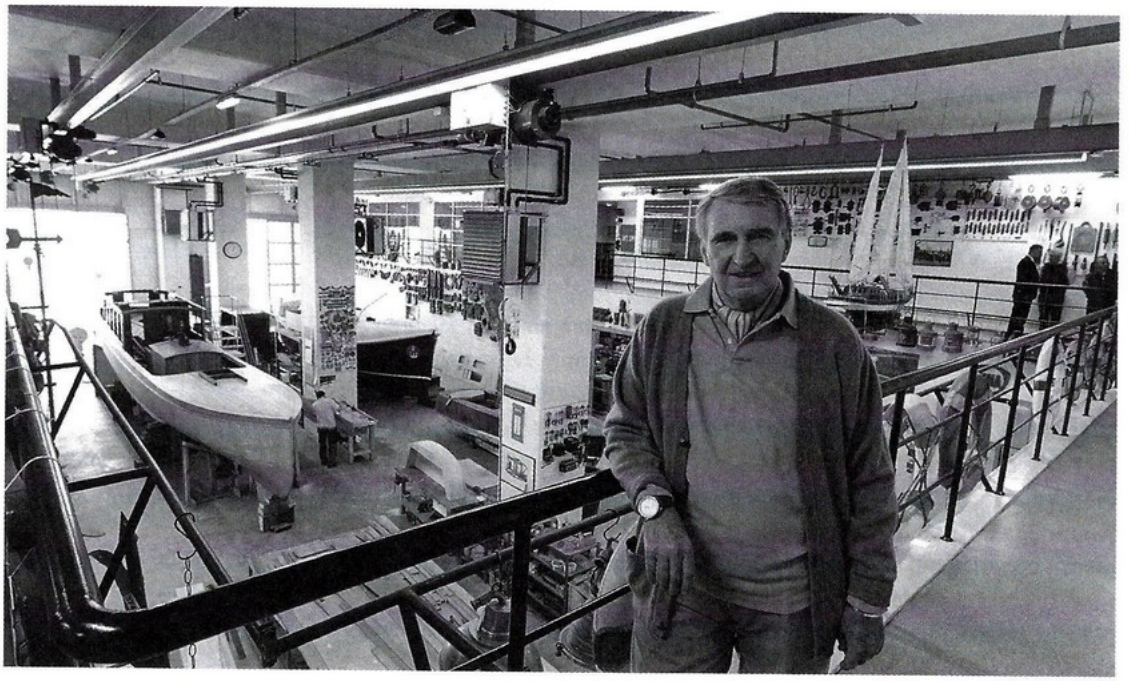
Morehead, Alan, *Darwin ve Beagle Serüveni*, (çev. Nermin Arık) 4. basım, Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ankara 2005. 238 s +metin dışı 48 resim sayfası, (Bir gazetecinin kaleminden bu önemli yolculuğun bütününü, özellikle Darwin'in karadaki gezilerini ve doğabilimsel gözlemlerini işleyen, geniş bir ikonografya ile zenginleştirilmiş görece basit anlatımlı güzel bir kitap. Bu kitap hakkında bir inceleme-eleştiri için bkn. Ömer Bozkurt, "Doğal Seçme Kuramına Doğru Denizlerde Beş Yıl", *Gösteri*, Mart 2007 s.92-93. (Bu yazıya şu adresten de ulaşılabilir: www.omerbozkurt.com/kitap-incelemeleri/dogal-secme-kuramina-dogru-denizlerde-bes-yil/)

Müzenin denizcilik koleksiyonu, endüstriyel medeniyetin ve denizcilik tarihinin çeşitli dönemlerine ait çok geniş bir spektrumu kapsıyor

RAHMİ M. KOÇ MÜZESİ
DENİZCİLİK KOLEKSİYONU

Haliç'in tarihi mirasına yakışan bir katma değer

CEM GÜRDENİZ



Deniz araçları koleksiyonunun yalnızca bir bölümünü oluşturduğu müze, kültüre ve koleksiyonerliğe adanmış ömrüyle sanayici Rahmi M. Koç tarafından 1994 yılında kuruldu

2014'te 20. yılını kutlayan Rahmi M. Koç Müzesi, sergilenen 13.500'den fazla eserle ülkemizin uluslararası üne sahip başlıca müzelerindendir.

Müzenin denizcilik koleksiyonu, endüstriyel medeniyetin ve denizcilik tarihinin çeşitli dönemlerine ait çok geniş bir spektrumu kapsayan, gemi, küçük tekne, model, deniz silah ve sensörleri ile her türlü araç gereci kapsamaktadır.

Müzede denizcilik gücüne katkı sağlayan her sektöre ait bir temsilciyle karşılaşmak mümkündür. 94 metre uzunluğunda 1.800 tonluk *TCG Uluçalireis* adlı ABD yapımı İkinci Dünya Savaşı dönemi denizaltısından, küçük bir çocuk kayığına, yüzlerce gemi maketinden suda duran kürekli, yelkenli, sitimli ve motorlu canlı teknelere ve kullanıma hazır her türlü denizcilik araç gerecine rastlanabilecek çok geniş bir koleksiyon sergilenmektedir.

Deniz araçları, bir sanayi ve sanayi tarihi müzesi konumunda olan Rahmi M. Koç Müzesi'nin koleksiyonlarından sadece bir kısmını oluşturmaktadır. Otomobiller, helikopter ve uçaklar, lokomotifler, at arabaları, bisikletler, motosikletler, oyuncaklar, minyatürler, buharlı makine modelleri, traktörler, dizel makineler, buharlı makineler ile endüstri tarihine ait binlerce materyal sergilenen diğer ürünlerin bir kısmını oluşturmaktadır.

Kültüre ve koleksiyonerliğe adanmış ömrüyle sanayici Rahmi M. Koç tarafından 1994 yılında kurulan müze, Haliç Hasköy'de iki tarihi binada, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi'nde yer alıyor.

1994'te Lengerhane, 2001'de de Tersane bölümleri ziyarete açıldılar. Her iki bina adeta virane olarak alındıktan sonra ustaca restore edilerek bugüne taşınmışlar.

Lengerhane'nin bilinen tarihi, Bizans dönemlerine kadar uzanıyor. Sultan III. Ahmet döneminden (1703-1730) beri Osmanlı donanmasının kullandığı gemi demiri ve zincirlerin döküldüğü yer burasıydı. Bugünkü durumuna III. Selim zamanında kavuşmuştur.

Hasköy Tersanesi, 1861 yılında İstanbul'a ilk buharlı vapurlar geldiğinde Şirket-i Hayriye tarafından kurulmuş, uzun yıllar Şirket-i Hayriye'nin vapurlarının inşa, bakım ve onarım merkezi olarak hizmet vermişti. Yıllarca Beşiktaş-Üsküdar arasında çalışan tarihi *Kocataş* ve *Sarıyer* vapurları bu tersanede 1937 yılında inşa edildiler.

Bugün müze, Hasköy Tersanesi kısmında denizde veya karada sergilenen tam ölçekli teknelere ve gemilere ev sahipliği yapmaktadır.

Denizde sergilenen gemiler arasında 1944 Portsmouth/ABD yapımı *TCG Uluçalireis* denizaltısı, 1952 İskoçya/Glasgow yapımı *Fenerbahçe* vapuru, 1932 Delaware/ABD yapımı *Hiawatha* teknesi, İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma Amerikan yapımı *Vernicos Irini* römorkörü, Karadeniz tipi balıkçı teknesi *Kont Ostrorog* ve yata dönüştürülmeden önce mayın dökücü gemisi olarak hizmet veren 1908 İngiltere yapımı *Gonca* yatı ile 1934 Hollanda yapımı *Liman 2* ve 1873'te aynı ülkede yapılmış *Rosalie* römorkörlerinden oluşan buharlı gemi koleksiyonu sayılabilir. Denizaltı ve *Fenerbahçe* vapuru dışındaki gerek sitimli gerekse dizelli tekneler halen faaldir. Rahmi M. Koç Müzesi ziyaretçileri, *Liman 2* ve *Rosalie* buharlı römorkörleriyle bahar ve yaz aylarında Haliç turlarına çıkabilmektedir.

Diğer taraftan Hasköy Tersanesi'nin 1884 ve 1910'da inşa edilen orijinal kızakları muhafaza edilmektedir. Bu durumuyla, 500 yıllık tersaneler bölgesi Haliç'in faal kızakları arasında sayılabilecek Hasköy Kızağı'nın üzerinde bugün *Tekel 15* isimli Karadeniz ürünü klasik bir çektirme görülebilir. Tersanenin 150 yıllık hızarı da sergilenen materyal arasındadır.

Kızak yanında, İngiliz Liverpool sınıfı 1951 yapımı bir can kurtarma filikası; 122 yaşındaki *Ysolt* istimbotu; Türk bayrağıyla ilk dünya turu yapan gezginimiz Sadun Boro'nun *Kısmet*'i ile diğer bir dünya gezgini tekne olan *Uzaklar*'ın da bulunduğu yelkenli gezi tekneleri karada sergilenir vaziyette görülebilir. Sergilenen tüm objeler gibi deniz vasıtaları da ilk günkü gibi bakımlı durumdadırlar .

Sergilenen diğer deniz araçları arasında 1962-1973 yılları arasında İtalya'da imal edilmiş üç klasik Riva teknesi (Akdenizli Chris Craft), son Irak Kralı II. Faysal'ın İstanbul'da geçirdiği yaz tatillerinde kullandığı bir

Denizde sergilenen gemiler de koleksiyonun bir parçası

Chris-Craft, Dragon sınıfı bir yelkenli, 1910 İngiltere yapımı ahşap kotra *Swell*, 1925 İngiltere yapımı ahşap sloop *Lady Edith*, 1888 İngiltere yapımı *Esra* istimbotu, onlarca kano, futa ve aralarında gezi teknesi olarak kullanılan "Boğaz" ve "Yalı" kayıklarının ya da alamana/kancabaşların olduğu Türk kayıkları sayılabilir.

Bodrumlu ünlü tekne yapımcısı Ziya Güvendiren Usta'nın kendisi için yaptığı tirhandil, Ayvansaray yapımı yarış teknesi *Pınar* isimli şarpi ve İstinye yapımı sürat teknesi *Yengeç*, sergilenen diğer tekneler arasındadır.

Müze içindeki denizcilik objeleri de en az tekneler kadar etkileyici ve değerlidir. Sergilenen binlerce eserden en eskisi 1265'te imal edilmiş bir usturlaptır. Onlarca gemi demiri, yüzden fazla gemi modeli, gemi baş figürleri, fenerler, dürbünler, navigasyon aletleri, buharlı ve dizel gemi makineleri, dıştan takma motorlar, hatta bir amfibi otomobil (karada ve denizde giden) görülmeye değer objeler arasındadır. Bunlar arasında Şehir Hatları'nın ünlü *Kalender* vapurunun sitimli ana makinesi, müzenin hazineleri arasındadır. Uzun yıllar Deniz Kuvvetleri'ne hizmet veren 1877 Almanya yapımı *Turgut Alp* yüzer maçunası da bu hazinelerden bir diğeridir.

Deniz kıyısında ve bir tersanede bulunması, çok sayıda faal durumda tarihi gemi ve deniz aracıyla çok zengin ve seçkin denizcilik koleksiyonuyla denizcilik kültürünün her alanında örnekleme sunan galeri, müzenin denizci kimliğini en iyi şekilde temsil etmektedir. Bunlar arasında tam donanımlı klasik bir ticaret gemisinin köprüüstü (kaptan köşkü) ile Kosta Usta'nın

Motor Tamir Atölyesi, Ayvansaray Tekne Yapımevi, Balıkçı Barınağı ve Gemi Malzeme Mağazası müzenin en ilgi çekici denizci mahalleri arasındadır.

Yakın zamanda, 1905 yılında Kraliyet Donanması için İskoçya'da imal edilmiş ve İkinci Dünya Savaşı'nın talihsiz İngiliz muharebe gemisi *HMS Hood*'da bir dönem Amiral vasıtası olarak kullanılan *Maid of Honour (Baş Nedime)* adlı Kraliyet istimbotu ile *Cassiopea* isimli bir keç de yakın dönemde müze koleksiyonuna katılacaktır. Halen her iki araç, restorasyon sürecinden geçmektedirler.

Rahmi M. Koç Müzesi'nin, bir sanayi ve sanayi tarihi müzesi olarak sahip bulunduğu geniş envanter içinde denizin ve denizciliğin yüksek payı, onu denizcilik müzesi konumuna da taşımaktadır. Ülkemizde donanma içerikli çok sayıda Bahriye (Deniz-Naval) müzesinin bulunmasına rağmen geniş kapsamlı bir denizcilik müzesinin olmayışı, Rahmi M. Koç Müzesi'ne ayrı bir özellik sağlamaktadır.

Şüphesiz Rahmi M. Koç Müzesi, başta sitimli gemiler koleksiyonu olmak üzere sahip olduğu deniz ve denizcilik envanteriyle Türk denizcilik kültürüne büyük katkı sağlamaktadır. Gelişmiş denizci ülkelerde bulunabilecek nitelik ve nicelikte özelliklere sahip olan bu müzenin gelecekte genişlemesi ve halen ağır basan denizci karakterinin gelişerek büyümesi, Osmanlı Donanması'na 500 yıl ev sahipliği yapmış olan Haliç Tersaneler Bölgesi'ne ayrı bir değer katacak ve bu bölgenin korunması gereken tarihi mirasına en büyük katma değeri oluşturacaktır. ■

Müzedeki denizcilik objelerinden etkileyici ve değerli bir navigasyon aleti

Sadun Boro'nun ünlü teknesi *Kısmet* de müzede sergileniyor

Ayvansaray tekne yapımevi, müzedeki *"denizci mahalleri"* arasında canlandırılıyor

Barbaros Hayreddin Paşa sismik gemisinin TPAO'ya alınmış olması önemli bir kazanımdır

Doğu Akdeniz Yeni Kuzey Denizi Olabilir mi?

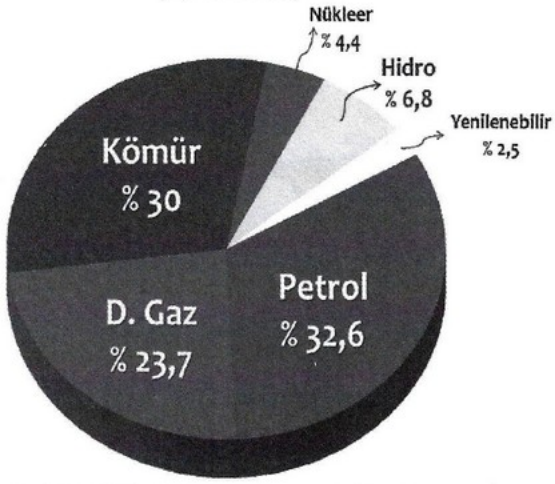
NECDET PAMİR

Yazımızın başlığı, son zamanlarda sıklıkla sorulmakta olan ve bana da yöneltilmiş olan yaygın bir soruyu yansıtıyor. Önce çok genel bir yanıt vermekte yarar var. Mutlaka böyle bir benzetme/eşleştirme yapmak zorunda değiliz. Değerlendirme yaparken, her hidrokarbon baseninin içinde bulunduğu coğrafi ve jeolojik koşullarını olduğu kadar, değerlendirmeyi yaptığımız dönemin jeopolitik gerçeklerini, petrol ve doğalgaz fiyatlarının seyrini, geliştirilmesi beklenen rezervlerin içinde yer aldığı bölgenin yatırımlar açısından istikrarını, alternatif enerji kaynaklarının durumu gibi çok sayıda etkenin, dikkate alınması gerekir.

Dünya enerji tüketiminde kaynakların payları

Dünyada tüketilen birincil enerjinin yüzde 23.7'si doğalgazla, yüzde 32.6'sı petrolle karşılanmaktadır. Bu iki fosil kaynak toplamda, dünyada tüketilen birincil enerjinin yüzde 56.3'ünü sağlamaktadır.

Dünya Enerji Tüketiminin Kaynaklara Göre Dağılımı
(%, 2014 Sonu)



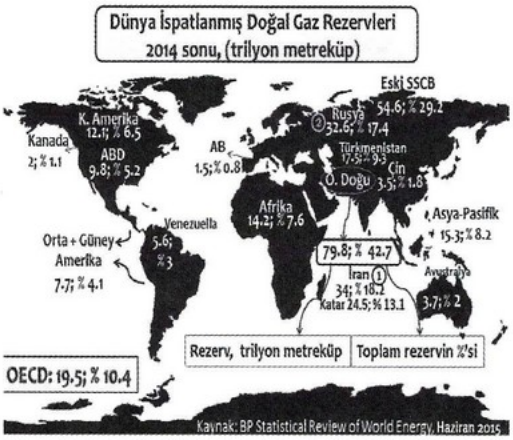
Kaynak: BP Statistical Review of World Energy, Haziran 2015

Fosil yakıtlar ağırlıklı mevcut sürecin, küresel ısınmaya ve iklim değişikliklerine neden olduğu gerçeği, genel kabul görmekteyse de alternatif enerji kaynaklarının enerji karışımı içinde paylarını artırma yönündeki çabalar, henüz beklenen düzeye erişebilmiş değildir. Bu nedenle de önümüzdeki on yıllarda, kömürün de dahil olduğu fosil yakıtlar ağırlıklı mevcut tüketim yapısının, enerji tüketimi içindeki toplam payları bir miktar düşse de (ne yazık ki) bir süre daha devam edeceği söylenebilir.

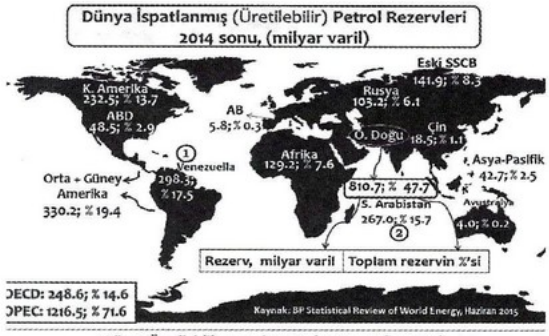
Dolayısıyla, Doğu Akdeniz'i bu veriler ve genel resim çerçevesinde değerlendirmekte yarar vardır. Fosil yakıtlar arasında, "nispeten" daha temiz ve verimli bir kaynak olan doğalgazın önemi ise diğer fosil yakıtlara göre artan bir eğilim izlemektedir. Petrol ise yakıt hücreleri başta olmak üzere, biyo-yakıtlar da dahil, alternatif kaynak arayış ve uygulamaları önemli aşamalar kaydetse de, özellikle ulaştırma sektörünün başat yakıtı olmayı "makul bir süre" sürdürecek gibi görünmektedir.

Dünya petrol ve doğalgaz rezervlerinin miktarları ve coğrafi dağılımları

Dünya petrol ve doğalgaz rezervlerinin yoğunluklu alanı, Ortadoğu coğrafyasıdır. Dünya ispatlanmış doğalgaz rezervlerinin yüzde 42.7'si, petrol rezervlerinin yüzde 47.7'si, Ortadoğu coğrafyasında yer alan ülkelerin sınırları içindedir.



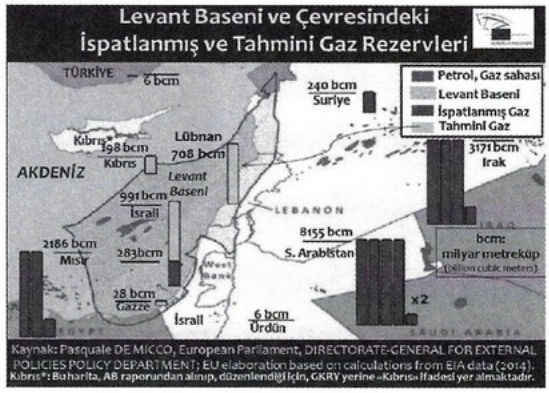
Dünya İspatlanmış Doğal Gaz Rezervi: 187.1 trilyon metreküp
(İspatlanmış) Rezerv Ömrü: 71.8 yıl (Rezerv/Üretim)



Dünya Üretilebilir Petrol Rezervi: 1,700.1 milyar varil
(İspatlanmış) Rezerv Ömrü: 52.5 yıl (Rezerv/Üretim)
(+) Kanada petrollü kumları: 167.1 mr. varil; Venezuella (Orinoco): 220.5 mr. varil

Bu bölgede, doğalgaz rezervleri açısından İran (dünyanın en büyük gaz rezervlerine sahip) ve Katar (dünyada 3. sırada) başı çekerken, petrol rezervleri bakımından Suudi Arabistan, bir başına dünya petrol rezervlerinin yüzde 15.7'sine sahiptir. Haritalarımızın üzerine aktardığımız verilerden görüleceği gibi, dünya ispatlanmış doğalgaz rezervleri, 2014 yılı sonu itibariyle 187 trilyon metreküptür. İspatlanmış petrol rezervleri ise 1.700 milyar (1.7 trilyon) varildir.

Doğu Akdeniz'de bugüne kadar yapılan arama ve saha geliştirme faaliyetleri kapsamında, ispatlanmış doğalgaz rezervleri konusunda, yaklaşık olarak bazı rakamlar öne sürülmektedir. Bu konuda ABD Enerji Bakanlığı'nın, bölgede yoğun faaliyetleri olan İtalyan şirketi ENI'nin ve Avrupa Parlamentosu'na bağlı ilgili genel müdürlüğün raporları, bilimsel olarak kabul edilir nitelikte bazı rakamlar öne sürmektedirler. Rakamların farklılıkları, farklı ön kabullerden kaynaklanmaktadır. Ayrıca, rezervlerin bir kısmı "ispatlanmış", bir kısmı ise "tahmini" sınıflandırmasıyla verilmektedir. Bunlardan en güncel olanı (Avrupa Parlamentosu) aşağıda paylaşılmaktadır.



Görüleceği gibi Doğu Akdeniz havzasında, son yıllarda yapılan yoğun arama faaliyetleri sonucunda ortaya konulan somut veri ve tahminler çerçevesinde, İsrail ve Mısır en önemli rezervlere sahip ülkelerdir. Hak ettiği ilgiyi yeterince görememiş bir diğer ülke ise Lübnan'dır. Söz konusu haritaya işlenmiş rezervlere ilave olarak, son dönemde Mısır denizel alanında yeni ve önemli keşifler gerçekleştirilmiştir. Diğer yandan altını çizerek vurgulanmasında yarar görülen bir diğer husus ise, Kıbrıs'ın güneyinde gerçekleşen keşifler sonrasında 198 milyar metreküp olarak açıklanan rezerv miktarının, yeni değerlendirmeler sonrasında, daha mütevazı rakamlara düştüğü hususudur.

D. Akdeniz Keşfedilmiş ve Potansiyel Gaz Rezervleri

MISIR	
Nil Deltası	6.310 milyar metreküp
İSRAİL	**(Toplam: 806 milyar metreküp)**
Leviathan	476 milyar m3
Tamar	250 milyar m3
Dolphin	2 milyar m3
Dalit	14 milyar m3
Tanin	33 milyar m3
Mari-B	30 milyar m3
Noa	1 milyar m3
GKRY	
Afrodit	140-220 milyar m3
FİLİSTİN-Gazze	
Gazze-Deniz 1-2	28 (Potansiyel)
LÜBNAN	
Faz 1	672 (Potansiyel)
TOPLAM Doğu Akdeniz	8.014 milyar m3

Kaynak: ENI, Aralık 2013

Kaynak: ENI, 2013

ENI'nin paylaştığı verilerde ise nispeten farklı olarak, Mısır'ın Nil Deltası'ndaki rezervleri (6.3 trilyon metreküp) çok daha yüksek rakamlarla yer almaktadır. ENI'nin ağustos sonlarında açıkladığı (Mısır'ın) Zohr sahası keşfini de Mısır hanesine ve bu rakamın üzerine eklemek gerekmektedir. Söz konusu keşif, ENI açıklamasında 30 trilyon kübik fit, yani yaklaşık 850 milyar metreküp olarak yer almaktadır. Bu keşfin, İsrail'in ihraç seçenekleri içinde daha önce öne çıkardığı Mısır'a ihraç (LNG) seçeneğini büyük oranda devre dışı bıraktığını da not etmekte yarar vardır.

Tüm bu verileri ve genel görünümü ortaya koyduktan sonra, en genel hatlarıyla Doğu Akdeniz ve hidrokarbon potansiyelinin küresel ölçekteki durumu ve önemi için şunlar söylenebilir:

- Doğu Akdeniz'in ispatlanmış ve potansiyel doğalgaz rezervleri, farklı kaynaklarda 8 trilyon metreküpe kadar çıkabilen bir toplamla ifade edilmektedir. Bu miktarı, son keşif olan Zohr sahası (Mısır) keşfini de katarak; dünya ispatlanmış doğalgaz rezervleriyle kıyaslarsak, Doğu Akdeniz ispatlanmış ve potansiyel gaz rezervleri dünya ispatlanmış gaz rezervlerinin yüzde 4.7'sine denk bir yüzdeyi oluşturur. Bu da bölgesel olarak çok önemli, küresel ölçekte ise "kayda değer" bir miktardır.
- İsrail denizel alanında ve Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde (MEB) yapılan keşiflerde ortaya konulan toplam doğalgaz rezervi, yaklaşık 1 trilyon metreküptür. Bunun yüzde 60'ının ülke içi tüketime ayrılması, geri kalanının ihraç edilmesi kararlaştırılmıştır.
- Noble ve Delek, Kıbrıs'ın güneyindeki bloklarda yaptıkları doğalgaz keşfinde belirledikleri gaz rezervinin 128.6 milyar metreküp olduğunu açıklamıştır. Bir fikir vermesi (ve kıyaslama yapılması) bakımından, Kıbrıs adası tüketimi ya da yakın çevredeki sınırlı talebi olan (Ürdün gibi) ülkeler için ciddi bir potansiyel arz eden bu miktarın, ülkemizin 2014 yılı tüketiminin yaklaşık iki buçuk katı olduğunu dikkate almakta yarar vardır. Bölgede potansiyel rezervler olduğu da düşünülmektedir. Ancak son dönemde Türkiye'nin tepkilerine karşın, Kıbrıs'ın güneyinde GKRY'nin ihaleye açtığı bloklarda arama çalışması yapan ENI ve TOTAL'in bekledikleri potansiyeli bulamadıkları ve petrol fiyatlarındaki dramatik düşüşün etkisiyle, bu çalışmalarda geri adım attıkları da gözden kaçırılmamalıdır. ENI'nin Mısır denizel (offshore) alanındaki (Zohr) keşfi, GKRY'nin bu rezervi öne sürerek müzakerelerde elde etmeye çalıştığı "stratejik üstünlük" açısından GKRY adına, olumsuz bir gelişme olmuştur.
- Sahada bugüne kadar yapılan arama çalışmaları, özellikle münhasır ekonomik bölge (MEB) sorunu çözümlenmemiş olduğu için ve diğer nedenlerle (doğalgaz arzındaki fazlalığa bağlı olarak fiyatların düşmesi, vb.) henüz yeterli olgunluğa ulaşmamıştır.
- Her ne kadar "potansiyel" rezervler konusunda yukarıdaki örneklerde görüldüğü gibi bazı tahminler varsa da yeterli arama çalışması yapılmadan ve hidrokarbon bulgusu olsa bile, yeterli üretim testi yapılmadan, havzanın gerçek potansiyeli konusunda yapılacak tüm varsayımlar eksik ya da hatalı olacaktır.

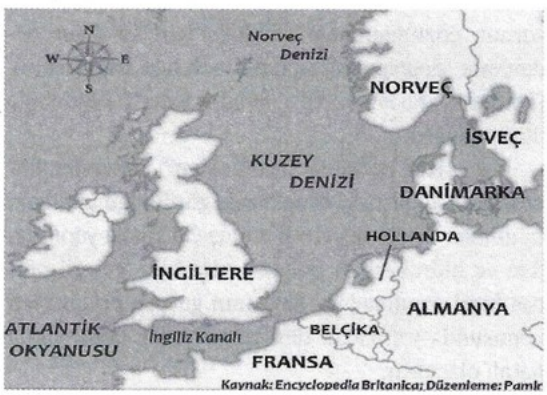
• Yazımızın ilerleyen bölümünde Kuzey Denizi keşifleriyle ilgili olarak ana hatlarıyla özetlediğimiz süreç göz önünde bulundurulursa, Doğu Akdeniz Havzası'nın hidrokarbon potansiyeli için de daha iyimser bir tablo beklenebilir. Gene de su derinliğinden, jeolojik yapıya, çökelme ortamından politik koşullara uzanan geniş yelpazedeki farklılıkları unutmamamız gerekmektedir.

Doğu Akdeniz'in hidrokarbon potansiyeli ve son gelişmeler konusunda bu genel saptamaları yaptıktan sonra, sıklıkla dile getirildiğini belirttiğimiz sorudaki diğer hidrokarbon havzasına, yani Kuzey Denizi rezervlerine ve bu kaynakların ortaya çıkışının tarihçesine bir göz atalım.

Kuzey Denizi petrol ve doğalgaz havzası

600 mil (yaklaşık 966 km) uzunluğunda, 360 mil (yaklaşık 579 km) genişliğinde toplam 290.000 mil karelik (yaklaşık 559 bin kilometrekare) bir alanı kaplayan Kuzey Denizi; Büyük Britanya, İskandinavya, Almanya, Hollanda, Belçika ve Fransa kıyıları arasında ve Kuzey Batı Avrupa kıta sahanlığı üzerinde uzanan bir denizdir. İngiliz Kanalı ile güneyden Atlas Okyanusu'na, kuzeyden ise Norveç Denizi'ne açılır.

Kuzey Denizi'nin büyük bölümünde su derinliği ortalama 90 metre olarak belirtilmektedir. Bunun istisnası, Norveç kıyıları boyunca 20-30 kilometrelik bir kesimin, 725 metreye kadar ulaşan derin sularıdır. Bu noktada (mutlaka) bir kıyaslama yapmamız gerekirse; Akdeniz'in batıdan doğuya uzunluğu 3755 km, kuzeyden güneye genişliği 741 kilometredir. Düzgün bir derinliğe sahip olup ortalama derinliği 1400 metredir. En derin yeri Mora Yarımadası'nın Matapan Burnu civarındaki bölgedir ve 4400 metredir.



Kuzey Denizi'nde ilk hidrokarbon bulgusundan, ilk ekonomik keşfe

Kuzey Denizi'ndeki ilk hidrokarbon bulgusu, 1959 yılı Ağustos ayında, Shell/Esso ortaklığı tarafından, (Hollanda kıyılarının sığ sularındaki) Groningen sahasında gerçekleştirilen keşif olarak kabul edilmektedir.[1] Bu bulgu, Kuzey Denizi'nin diğer bölgelerinde de benzer keşiflerin gerçekleştirilebileceği düşüncelerine yol açtı. Aramalara yönelik bu ilgi, bir süre sonra, kıyıdaş ülkeler arasında hükümranlık haklarının parametrelerinin belirlenmesi gereğini ortaya çıkardı. Taslağı BM tarafından hazırlanan Kıta Sahanlığı yasal metin üzerinde varılan anlaşmaya göre; Kuzey Denizi'nin yüzde 40'lık bölümü İngiltere'nin hükümranlık alanı olarak kabul edilirken, Norveç yüzde 27, Danimarka yüzde 10 ve Hollanda yüzde 11'lik pay aldılar.[2]

Bunun ardından kıyıdaş ülkeler, Almanya ve Danimarka'dan başlayarak hidrokarbon aramaları konusunda, çeşitli konsorsiyumlara imtiyazlar verdiler. Almanya'nın verdiği imtiyazla işe koyulan Amoco liderliğindeki konsorsiyum, Kuzey Denizi'nde inşa edilen ilk sondaj platformu olan Global Adventurer'le 33 metre su derinliğinde, (German Bight'de) ilk sondajını gerçekleştirdi. İlk sonuçlar umut vericiydi. Ancak 1960'ların sonlarına gelindiğinde, bu sahadan beklenen büyük gaz keşfinin gerçekleştirilemediği görüldü.

Kuzey Denizi gaz sanayisinin gerçek doğum yılının, BP şirketinin, İngiltere'nin güney kıyılarındaki West Sole sahasında büyük bir rezerv keşfettiği 1965 olduğu kabul edilmektedir. Ne var ki söz konusu "doğum" daha sonra yaşanan büyük bir trajediyle gölgelendi. Sahayı geliştirmek için yerleştirilmeye çalışılan iki platformdan ve diğer aksamın montajı sırasında (26 Aralık 1965) yaşanan kaza, kulenin (Sea Jam) çökmesine ve 13 şirket (BP) çalışanının ölümüne neden oldu. BP, buna rağmen çalışmalarını sürdürdü ve platformlar yerleştirildi. Üretilecek gazın taşınması aşamasına gelindiğinde ise, okyanus tabanındaki

[1] "The Genesis of Oil&Gas Development in the North Sea"; Jeff Reed, http://oilpro.com/post/694/the-genesis-of-oil--gas-development-in-the-north-sea

[2] The Genesis of Oil&Gas Development in the North Sea; Jeff Reed, http://oilpro.com/post/694/the-genesis-of-oil--gas-development-in-the-north-sea

zorluklar ve öngörülemeyen hava koşulları, boru hatlarının döşenmesini neredeyse olanaksız hale getirdi. Karşılaşılan tüm zorluklar, yeni ve daha dayanıklı malzemelerin (et kalınlığı daha fazla borular gibi), platformların ve daha ileri tekniklerin (kule ve boru döşeme sisteminin bir arada olduğu düzenekler gibi) geliştirilmesini zorladı ve sağladı.

Kuzey Denizi'nden ilk ticari petrol ya da gaz üretimi tarihi olarak 1966 yılı güz dönemi, ticari üretim yapılan saha olarak da West Sole sahası kabul edilmektedir. Bu sahadan üretilen gaz, İngiliz Gaz Konseyi'nin mevcut doğalgaz iletim ağına bağlanan bir boru hattıyla devreye alındı. Aynı yılın kış aylarında ise Leman Bank sahasında (Blok: 49/27) doğalgaz keşfi gerçekleştirildi.

Ancak 1960'lı yıllarda tüm bu erken ve cesaret verici keşiflere ve doğalgaz sahalarının geliştirilmesine rağmen, Kuzey Denizi bölgesi, 1970'li yıllarda şirketlerin ve onların jeologlarının öngördüğü yüksek hacimli üretim rakamlarına ulaşamadı. Sektörün (hâlâ) en önemli dergilerinden olan *Oil and Gas Journal*, Mayıs 1970'te hayli karamsar bir değerlendirme yayımladı: "Son beş yıllık deneyimlerinin ışığında, petrol sanayisi Kuzey Denizi'ni öncelikli olarak bir doğalgaz havzası olarak görmektedir. Bazı operatörler, hayal kırıklığı yaşayarak kemer sıkma kararı almışlar; bütçe ve personel kısıtlamasına yönelmişler ve Kuzey Denizi'nde yeni yatırımlara ilgileri azalmıştır."[3]

Şirketler, 1970'li yıllarda yaşadıkları pratikle de bir anlamda bu karamsar öngörülerinin somutlandığını gördüler. Karamsarlığın adeta haklı çıktığı bu yıllarda, kuru çıkan kuyuların sayısı, ticari olarak kârlı görünenlerden çok daha fazlaydı. Umutlar kırıldı, beklentiler azaldı ve yeni lokasyon belirleme potansiyeli düştü. 200 arama kuyusu, ticari petrol ve gaz bulgusuna rastlanamadan terk edildi. Sadece Norveç'e ait alanda 33 kuru kuyu delindi. O yıllarda Kuzey Denizi'nin Norveç'e ait bölümünün, petrol keşfi açısından en olanaksız alan olduğu konusunda, yaygın ortak kanı vardı. 1960'lı yıllarda oluşan büyük beklentiler, yerini büyük bir hayal kırıklığına bıraktı.

[3] Aynı makale.

Umutların yeniden doğuşu:
Ekofisk (Norveç) sahasının keşfi

1960'lı yıllardan beri Kuzey Denizi'nde faaliyet gösteren şirketlerden birisi de Phillips Petroleum idi. Şirket, 1969 yılında, Norveç ve İngiltere yetki alanlarının sınırına yakın (Norveç yetki alanı içinde) Ekofisk sahasında arama çalışmalarını sürdürüyordu. Bölgede Esso'nun 1966 yılında açtığı ilk kuyu olan (8/3-1) kuyusundan 1969 yılına kadar tam 32 adet kuyu açılmış ve bunların çoğu kuru kuyu olarak terk edilirken, kiminde ticari olarak işletmeye alınmaya değer bulunmayan petrol ve kondensat bulguları görülmüştü. Ancak kuyuların büyük bölümü kuru kuyu olarak terk edilmişti.

1969 yılı Eylül ayında, 33. kuyu olan ve kimi kaynakta Ekofisk-1X, kimisinde ise Ekofisk-2/4-1X[4] olarak adlandırılan kuyuda (1676 metre derinlikte), sondaj çamurunda yüksek hacim ve basınçta petrol emareleri görülmüş, fakat sondaj sırasında yaşanan teknik sorunlar aşılamadığı için kuyu terk edilmişti. Aralık ayına gelindiğinde, hava koşulları daha da zorlaşmıştı ve şirket, sahadan umudunu kesmiş gibiydi. Şirketin, Norveç hükümetiyle yaptığı anlaşmaya göre, bir kuyu daha açma mükellefiyeti vardı. Kuyuyu açmadığı takdirde, o zamanın değeriyle, Norveç'e 1 milyon dolar tazminat ödemesi gerekiyordu. Yoğun iç tartışmalar sonrasında, "son bir kuyu daha açılmasına" karar verildi.

Terk edilen kuyudan yaklaşık bir kilometre mesafede yeni kuyu açılmaya başlandı. Terk edilen kuyuda petrol gelişi görülen formasyonlar geçilmesine karşın, (1676 metre derinlikte) petrol gelişi olmaması hem kafaları karıştırdı hem de moralleri bozdu. Ancak kuyuda görevli yerbilimcilerin titiz çalışmalarıyla soğukkanlı yorumlar yapıldı. İlk kuyuda belli bir seviyeden sonra sismik sinyallerin büyük oranda bozulduğu, hedef seviyenin bir çökme zonu olduğu ve sinyallerin kuyudan gaz gelişi nedeniyle de ayrıca bozulmuş olduğu yorumları yapıldı. Ve bu değerlendirmeler doğrultusunda, yeni kuyuda, önceki kuyuda gözlemlenmiş olan "anormal"

[4] Halfdan Carstens, "The First Commercial North Sea Oil Discovery"; GeoExpro, Vol. 8, No. 1-2011
http://www.geoexpro.com/articles/2011/01/the-first-commercial-north-sea-oil-discovery

yapının dışında sondaj yapmaya özen gösterildi. Sonuçta, 38 gün sondaj yaptıktan sonra, 3000 metrenin biraz altında, petrol emareleri gelmeye başladı.

Yerbilimciler elde edilen verileri adeta büyük bir şaşkınlıkla defalarca gözden geçirdiler. Rezervuarın üst kısımlarında (petrol sektöründe örneği çok zor görülebilecek) yüzde 50 gibi bir gözeneklilik (porozite) ve "sıfır su doymuşluğu" hesaplamış olmaları, onları hem çok mutlu etmiş hem de çok şaşırtmıştı.

Bu keşfin ardından, Kuzey Denizi genelinde olduğu gibi, denizin Norveç Yetki Alanı içinde kalan kısmında da son derece önemli hidrokarbon sahaları (Statfjord, Gullfaks, Oseberg, Troll, Åsgard, Snøhvit, Johan Sverdrup) bulundu. Norveç, 2014 yılı sonunda 6.5 milyar varil ispatlanmış petrol rezervi ve günlük yaklaşık 2 milyon varillik petrol üretimiyle, fert başına geliri 97.363 ABD doları olan bir ülkedir. Bu yüksek seviyenin kuşkusuz en önemli kaynağı, Kuzey Denizi petrol ve doğalgaz keşifleri sayesinde elde ettiği doğal kaynak zenginliğidir.

Oysa 1950'li yılların sonlarında, Norveç'in kıta sahanlığında (ya da MEB'inde) zengin hidrokarbon varlığı olduğuna inanan pek kimse yoktu. Hatta ülkenin Jeolojik Araştırma Kurumu (The Geological Survey of Norway), Dışişleri Bakanlığı'na 1958 yılında yazdığı bir raporda, "Norveç kıta sahanlığında; kömür, petrol ya da kükürt bulma olasılığının çok düşük olduğu" yönündeki görüşünü bildirmişti.

Almanya'nın Groningen gaz sahasındaki keşif ve daha sonra da Norveç'in Ekofisk sahasında tam 33 kuyuda yaşanan "başarısızlıkların" ardından 34. kuyuda gerçekleştirilen büyük keşif, Norveç'in kaderini değiştirdi.

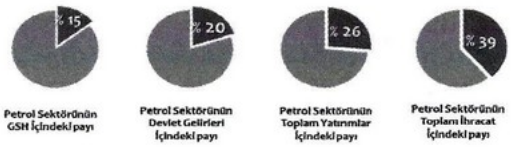
2014 yılında, Norveç'in petrol faaliyetlerinden elde ettiği vergi gelirlerinin toplamı 170 milyar Norveç Kronu (yaklaşık 20 milyar ABD doları) oldu[5]. Hükümetin Statoil'deki hisselerinden elde ettiği gelirler dahil, petrol faaliyetlerinden elde ettiği harçlar, vb. nedeniyle nakit akışı 312 milyar Norveç kronuydu (37.44 milyar ABD doları).

[5] http://www.norskpetroleum.no/en/economy/governments-revenues/

Norveç petrol sektörü, ülkenin en fazla katma değer yaratan, hükümete en çok gelir, yatırım ve ihracat sağlayan sektörü konumundadır. Sektör, ülke içinde doğrudan ya da dolaylı 240.000 istihdam sağlamış durumdadır.

Norveç ekonomisinde, petrol sektörünün GSH, devlet gelirleri, toplam yatırımlar ve toplam ihracat içindeki payı aşağıdaki şekilde verilmektedir.

Norveç Ekonomisi ve Petrol Sektörünün Payı



Kaynak: Norveç 2016 Bütçesi

Sonsöz yerine

"Doğu Akdeniz Yeni Kuzey Denizi Olabilir mi?" sorusuna yanıt ararken, bir yandan Doğu Akdeniz'de bugüne kadar elde edilen veri ve bilgileri, diğer yandan Kuzey Denizi'nde yaşanmış olan gelişmeleri gözden geçirmeye çalıştık. Bugüne dek gerek Türkiye'nin ve gerekse (İsrail ve kısmen de Mısır haricinde) diğer kıyıdaş ülkelerin Doğu Akdeniz baseninde yapmış olduğu arama ve saha geliştirme çalışmaları son derece sınırlıdır. Bu arada, potansiyel rezervler ile ispatlanmış rezervler arasındaki önemli bilimsel ve ekonomik fark ise akıldan çıkarılmamalıdır.

Birkaç kez vurgulamaya çalıştığımız gibi, Doğu Akdeniz ve Kuzey Denizi'nin hidrokarbon aramacılığı açısından; jeolojik olduğu kadar, su derinliği, siyasi ortam vb. gibi birçok parametre yönünden, çok sayıda temel farklılıkları vardır. Dolayısıyla böylesi bir akıl yürütme ya da paralellik arayışı, zorlama sayılabilir.

Ancak önemle altı çizilmesi gereken husus, 200'ü aşkın kuru ya da ticari değerde görülmeyen kuyu açtıktan sonra "yeniden doğan" bir Kuzey Denizi'nin, uluslararası petrol ve doğalgaz piyasalarına olduğu kadar, kıyıdaş ülkelerin ekonomilerine sağladığı devasa katkılardır. Norveç hükümeti, Phillips şirketinin kuyu açma mükellefiyeti konusunda "hoşgörülü" davransa, ya da şirket 1 milyon dolarlık cezayı ödeyip, 34. kuyuyu açmasa veya şirketin jeologları, bir önceki kuyu ile korelasyon yaparak, kuyuyu farklı biçimde yönlendirseler,

belki bugün petrol sektöründe bir Kuzey Denizi olgusu olmayacaktı.

Kuzey Denizi'nin hikâyesi sadece petrol ve doğalgaz keşfinin hikâyesi değildir. Zorluklarla karşılaştıkça geri adım atmamanın, bilimin ışığında doğayla mücadele etmenin hikâyesidir aynı zamanda. Karşılaşılan güçlüklere, teknolojik atılımlarla yanıt vermenin de hikâyesidir. Bu sayede başta İngiltere ve Norveç olmak üzere, kıyıdaş ülkelerde çok önemli bir sanayi ve yerli imalat potansiyeli gelişmiştir. Norveç için sayısal örneğini (240.000 istihdam) verdiğimiz gibi muazzam bir istihdam alanı yaratılmıştır. Bu nedenle, bizim de tüm denizlerimize olduğu gibi Doğu Akdeniz'e, bu geniş vizyonla ve bütüncül bir politika anlayışıyla yaklaşmamız gerekmektedir.

İşin bir yanında Doğu Akdeniz'de henüz çözümlenememiş ve çatışmalara kaynak yaratan Münhasır Ekonomik Bölge sorunu vardır. Bu sorunun çözümü, doğrudan dış politikadaki tercihlerimizin "Yurtta Sulh, Cihanda Sulh" temel ilkesi çerçevesinde yeniden "fabrika ayarlarına" döndürülmesiyle, çözümlenebilir. Bu temel felsefenin, dış politikamıza egemen kılınmasıyla birlikte, konuyu yıllardır ulusal bir sorumluluk ve bilimsel kıskançlıkla takip eden profesyonel kadroların etkin bir biçimde devreye alınması gerekmektedir.

Petrol ve doğalgaz aramacılığında ülkemizin motor gücü ulusal kuruluş Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'dır (TPAO). Bu kuruluşumuz, tüm olumsuz koşullara karşın *(petrol fiyatlarındaki düşüş, yönetim sorunları, Türk Petrol Kanunu'yla zaafa uğramış olması, vb.)*, ülkemizin en kârlı ve gelir getiren kuruluşu konumundadır. Ülkemizin ve bölgemizin hidrokarbon potansiyeli konusunda en birikimli ve yetkin kadrolar hep bu kurum bünyesinden yetişmiştir. Ancak son yıllarda bu kadroların çok büyük bölümünü, emeklilik ya da kadrolaşma sonucu kaybetmiştir. Diğer yandan Türk Petrol Kanunu'nda yapılan değişiklikle; daha önceki 6326 sayılı kanunda yer alan 6. madde kaldırıldı. *(Madde 6 - Petrol ile ilgili; müsaade, arama ruhsatnamesi ve işletme ruhsatnamesi alma hakkı devlet adına, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na aittir. Ortaklık bu hakkı bizzat veya idaresine ve sermayesine hakim olduğu uzman kuruluşlar aracılığı ile kullanır veya bu Kanun hükümleri dahilinde bu kuruluşlara devredebilir.)* Bu maddenin kaldırılmasıyla TPAO'nun "devlet adına faaliyet gösterme hak, yetki ve sorumluluğu" da ortadan kaldırılmış oldu. Bu ciddi zaafın mutlaka giderilmesi ve TPAO'nun yeniden bu hak ve yetkilerle donatılması şarttır.

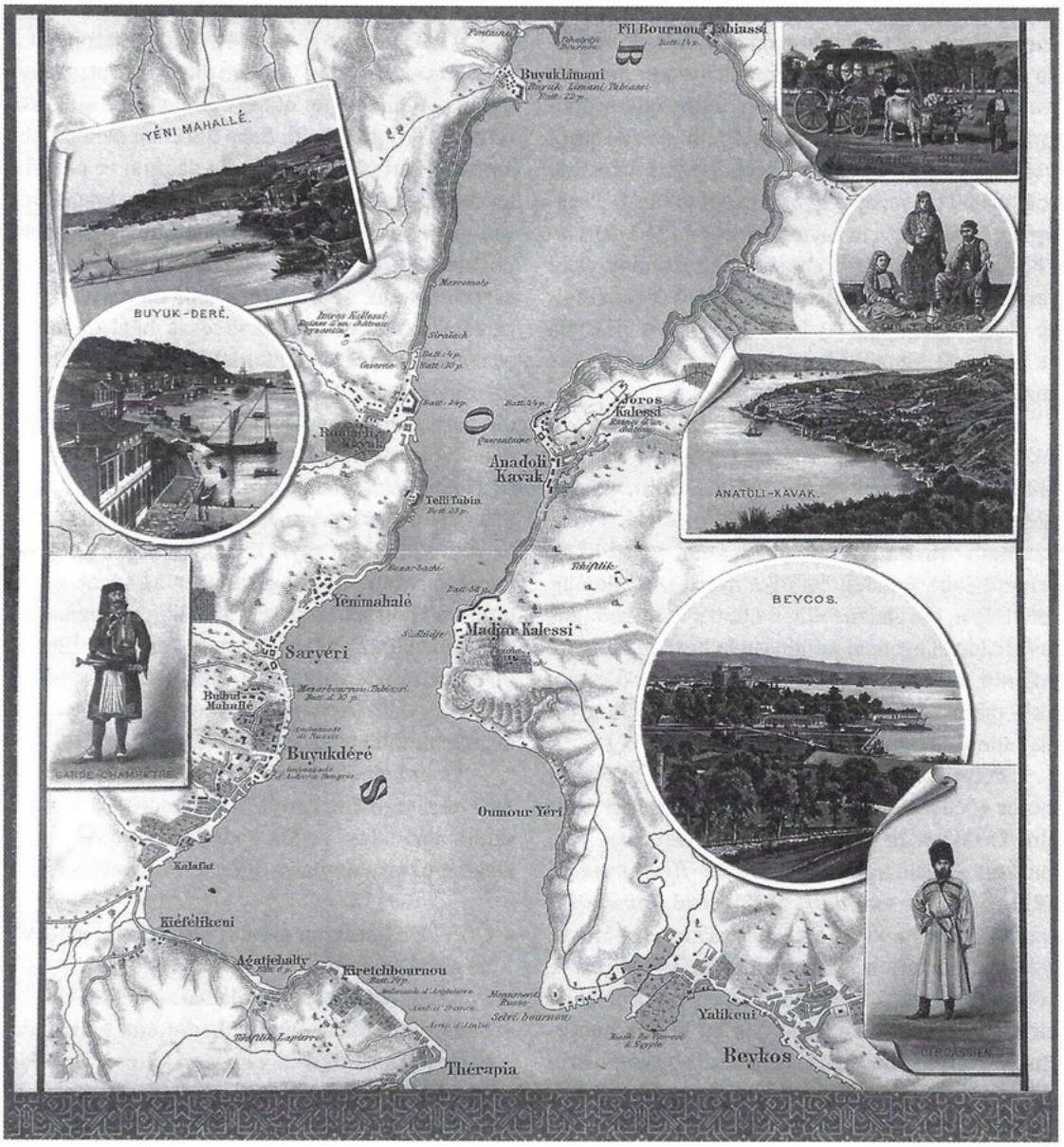
TPAO'nun ayrıca, 1954 yılındaki kuruluş kanununda olduğu gibi, yeniden dikey bütünleşik (entegre) yapıda (bugün olduğu gibi sadece arama-üretim şirketi gibi değil, daha önceden olduğu gibi, katma değeri yüksek ürünlerin dağıtım ve pazarlama fonksiyonlarını da içerecek biçimde; arama-üretim-taşıma-rafinaj-depolama-dağıtım-pazarlama, vb. bütünleşik bir şirket olarak) organize edilmesi gerekmektedir. Ancak bu yapıdaki bir ulusal şirket, gerek finansal açıdan ve gerekse bilgi donanımı açısından, denizel alanlardaki zorlu faaliyetlerin üstesinden gelebilir. Yıllar sonra Barbaros Hayreddin Paşa sismik gemisinin TPAO'ya alınmış olması önemli bir kazanımdır. Ancak, daha önce bakanlık tarafından açıklandığı gibi, ulusal kuruluş "TPAO özelleştirilecek" olursa, bu stratejik değerdeki gemi de yeni sahibi için çeyiz olmaktan başka bir değer taşımayacaktır. Ulusal çıkarlarımız, ancak ulusal nitelikteki bir kamu şirketi aracılığıyla teminat altına alınabilir. Zira Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün yıllar öncesinde vurguladığı gibi, "Petrol meselesi, yalnız bir milli ekonomi meselesi değildir. Aynı zamanda bir milli müdafaa meselesidir."

Önerdiğimiz temel adımlar atıldıktan sonra Türkiye, yerbilimcileriyle, ekonomistleriyle, güvenlik alanındaki yetkin kadrolarıyla, uluslararası ilişkiler uzmanlarıyla ve diğer profesyonelleriyle;

- Öncelikle havzanın mevcut durumunun gerçekçi tespitini yapmalı,
- Daha sonra temel sorun alanlarını belirlemeli,
- Bunun ardından; ulusal çıkarlarımız temelinde, bölgesel dinamiklerin yanı sıra, küresel aktörleri de dikkate alan bir ana (master) plan çerçevesinde, gerek sorunların çözümü ve gerekse bölgenin hidrokarbon kaynaklarının en verimli biçimde geliştirilmesine katkı sağlamalıdır.

"Doğu Akdeniz yeni Kuzey Denizi olabilir mi?" sorusu, ancak bu koşullarda olumlu olarak yanıtlanabilir.

Ve ancak bunlar yapılırsa, *"Aganta burina burinata!"* diyebiliriz. Zira yelkensiz gemiye rüzgâr, dümensiz tekneye deniz ne yapsın? ■



İstanbul Boğazı'ndaki tahaffuzhane mevkileri;
(solda) Büyükliman, Rumelikavağı, Büyükdere;
(sağda) Anadolukavağı, Umuryeri

İstanbul Boğazı'nda Karantina Uygulamaları*

NURAN YILDIRIM

Avrupa'da ve Asya'da kolera salgınlarının hüküm sürdüğü yıllarda, Karadeniz, Marmara ve Ege denizleri yoluyla Akdeniz bağlantısını sağlayan İstanbul Boğazı'nın sağlık kontrolünden geçirilmesine önem verilmiştir. İstanbul Boğazı'ndaki ulaşımın sağlık kontrolü 1836 yılından itibaren hazırlanan karantina nizamnameleri ve *Ceraim-i Sıhhiye Kanunu* (1884) ile düzenlenmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında Karantina İdaresi lağvedilip, *Hudud-ı Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi* adı altında Dahiliye Nezaretine bağlanınca İstanbul Boğazı'nın sağlık kontrolü bu müdüriyet tarafından gerçekleştirilmeye başlandı (1916). Lozan Antlaşması'ndan sonra *Hudud ve Sahiller Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi* adını alan, günümüzde ise *Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü* adıyla çalışan bu kurumdaki, İstanbul Sahil Sağlık Merkezi kanalıyla İstanbul Boğazı'ndan geçen deniz vasıtaları denetlenmektedir. İstanbul Boğazı deniz ulaşımı, ayrıca 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux'de imzalanan *Boğazlar Rejimi Hakkındaki Mukavele* ile kontrol edilmektedir.

Osmanlı Devleti'nde karantina uygulamaları, birinci kolera pandemisi İstanbul'a geldiğinde (1831), ilk olarak İstanbul Boğazı'nda başladı. Bu sırada tahtta II. Mahmud bulunuyordu, sağlık işlerinden ise Hekimbaşı Mustafa Behçet Efendi (1774-1834) sorumluydu.

Galata Nazırı Sârım Bey'in dost ülkelerin sefaret tercümanlarıyla yaptığı toplantıda alınan karar uyarınca Boğaziçi-İstinye Körfezi'nin Karadeniz'den gelen yabancı gemilere, Liman-ı Kebir'in/Büyükliman'ın[1] ise Osmanlı Devleti gemilerine karantina yeri olarak tahsis edilmesine başlandı.[2] Bir taraftan Boğaz'ın iki yakasına karantina yerleri ile karakollar yapılıyor bir yandan da yeni önlemler alınıyordu. Deniz ulaşımında; Adalar ve Rumeli sahillerinden kalkıp Boğaz-ı Bahr-i Sefîd'den (Akdeniz Boğazı, Çanakkale Boğazı) geçecek kayıkların, geldikleri yerlerde hastalık olmadığına dair ilmühaberlerini karantina mahalline göstermeleri usulü getirildi. Aynı zamanda Akdeniz Boğazı'ndan İstanbul'a geçecek gemilerin ve kayıkların karantina yoklamalarına başlandı.[3]

İstanbul'daki bu ilk kolera salgını geçtikten sonra Anadolu'da ve İstanbul'da sık sık veba salgınları görüldü. Vebaya karşı karantina uygulamasıyla görevlendirilen Selim Sâtı, Mehmed Es'ad ve Abdülhak Molla, ilk karantina yönetmeliği sayılan yedi maddelik bir talimatname hazırladılar (1836). Bu talimatname, İstanbul'da tahaffuzhane yapılıncaya kadar Akdeniz Boğazı'nda kurulan karantinada gerek Osmanlı gerek yabancı devletler gemilerinin uyması gereken şartları içeriyordu. Akdeniz tarafından Çanakkale Boğazı'na gelen bir geminin kaptanı, kayıkla gemiye yanaşan görevliye geçiş teskeresini ve yolcu listesini gösterecek, temiz bir yerden geliyorsa ge-

[1] Boğaz'dan Karadeniz'e çıkarken Rumelifeneri köyünün altındaki koy.

[2] BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi). C. SH. 14/651 [13 Ağustos 1831].; *Takvim-i Vekayi*, 2, 7 C. 1247 [13 Kasım 1831].

[3] BOA. HAT. 524/25569/E, 18 Z. 1250 [17 Nisan 1835].; 524/25569/F, 18 Z. 1250 [17 Nisan 1835].

*Nuran Yıldırım: İstanbul'un Sağlık Tarihi. İstanbul: Ajansfa, 2010, 21-32, 131-135 esas alınıp, First International Congress of Eurasian Maritime History (Turkish Maritime History), Istanbul 5-8 November 2012'de sunulmuş bildiriden geliştirilmiştir.

miye karışılmayacaktı. Bulaşık yerden geliyorsa gemi karantinaya alınacaktı. Karantina çıkaran gemiler baş direklerine sarı bandıra ve filikalarının görünür yerine sarı bir flandıra çekeceklerdi.

Karantina süresince gemide görev yapacak gardiyanın günlük ücreti gemi tarafından ödenecekti. Ayrıca yolcuların hasta olup olmadıklarını anlamak için gemiye gönderilecek hekime de 40 kuruş ödenecekti. Eğer bir gemi karantina süresini tamamlamadan demir alırsa bir defa boş top atılarak geri dönmesi ihtar edilecek, dönmezse gülleli top atılacaktı. Buna rağmen kaçıp giden gemi Osmanlı gemisi ise Babıâli'ye, yabancı devlet gemisi ise sefaretine haber verilip cezalandırılması istenecekti.[4]

Meclis-i Tahaffuz/Sıhhiye Meclisi/ Karantina Meclisi Kuruluyor

Bu yönetmelikten sonra 1837 yılında İstanbul'da veba salgını çıkınca *Meclis-i Tahaffuz-ı Ûlâ* (Conseil Supérieur de Santé) ve *Meclis-i Tahaffuz-ı Sâni* (Office de Santé) isimlerinde iki meclis kuruldu. Sıhhiye Meclisi'nin (Karantina İdaresi'nin) nüvesi olan *Meclis-i Tahaffuz-ı Ûlâ*, ilk toplantısını 1 Mart 1838'de yaptı. Burada alınan kararlar Osmanlı gemilerinden çok yabancı gemileri ilgilendirdiğinden talimatlar Türkçe, Rumca ve İtalyanca olarak bastırılıp mevcut karantinahanelere gönderildi.[5] Fakat İstanbul'da karantinanın bilimsel yönünü bilen hekim yoktu. O sırada Avusturya'yla iyi ilişkiler içinde olan Padişah, Viyana'dan üç kişinin getirtilmesini emretti.[6] Yapılan davet sonunda Avusturyalı Dr. Minas İstanbul'a geldi ve Meclis-i Tahaffuz İlk toplantısını 10 Haziran 1839 tarihinde yaptı.[7]

1839 yılında karantina işlerinin kordon usulüyle yürütülmesi kararlaştırılmış; Anadolu tarafında Üsküdar'dan Karadeniz Boğazı dışına, Rumeli tarafında ise Küçükçekmece'den yine Karadeniz Boğazı dışına kadar birer kordon konarak her çeyrek saatlik mesafeye bir karakol kulübesi yapılması ve her kulübeye altı nefer tayin edilmesi esasa bağlanmıştı.[8] Ertesi sene Meclis-i Tahaffuz, Sarayburnu ve Harem İskelesi'ni muayene yeri olarak seçmiş ve buralara çadırlar dikilip gerekli malzeme gönderilmişti.[9]

Meclis-i Tahaffuz, Fransızcaya *Conseil de Santé*, yani Sıhhiye/Sağlık Meclisi olarak çevrilmişti. Bundan sonra resmi yazışmalarda kimi zaman *Meclis-i Tahaffuz*, kimi zaman da *Meclis-i Sıhhiye* adı kullanıldı.

Karantina yönetmeliklerinden beklenen fayda bunların yerli ve yabancı bütün gemiler üzerinde eşit olarak uygulanmasıyla mümkündü. Sıhhiye Meclisi'nde yapılan müzakerelere katılmak üzere yabancı devletlerin sefaretlerinden birer kişi gönderildiği takdirde bürokrasi kalkacak ve eşitlik sağlanacaktı. Bundan sonra konacak rüsum-ı sıhhiye (sağlık vergisi) hem Osmanlı hem de yabancı ülke gemileri tarafından ödenecek ve karantina masraflarına karşılık olarak kullanılacaktı. Babıâli ile yabancı devlet sefirleri arasında mutabakat sağlanması üzerine, yabancı devletlerle müzakere edilmesi gereken konular olduğunda, sefaret temsilcilerinin Sıhhiye Meclisi'ne davet edilmesi emredildi.[10]

Meclis-i Tahaffuz'un 10 Haziran 1839 tarihli ilk oturumunda kabul edilen; *Conseil de Santé: Règlement organique pour les provenances de mer* (Sıhhiye Meclisi: Deniz Vilayetleri İçin İdari Nizamname), önce İstanbul'da, 27 Mart 1840'dan itibaren, imparatorluğun bütün limanlarında geçerli kılındı. Bu düzenlemeye göre; İstanbul'a gelen her gemi bir sağlık patentasına (sağlık kontrol belgesi) sahip olacak ve bunu sağlık kontrol memuruna uzun bir sopayla teslim edecekti. En son veba vakasından 30 gün sonra verilen patentalar temiz, 15 gün sonra verilenler şüpheli, 15 gün geçmeden verilenler bulaşık kabul edilecekti. Karantina bekleme süresi; şüpheli patentası olan gemiler için 10 gün, bulaşık patentası olan gemiler için ise 15 gündü. Eşya ve yolcular Kuleli Karantinahanesi'ne yerleştirilecekti. İster Akdeniz ister Karadeniz'den gelsin her gemi sağlık bakımından sorguya tabi tutulacak ve kaptan geminin sağlık durumunu beyan edecekti.[11]

Bir süre sonra, *Karantina Başdirektörlüğü* gibi

[4] Ahmet Mithat Efendi: "Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'de Karantina Yani Usûl-i Tahaffuzun Tarihçesi", *Salname-i Nezaret-i Umûr-ı Hariciye. (1318 Hicri senesi).* Def'a 3. İstanbul 1318 [1900], 437.

[5] BOA. A. DVN. 1/10, 29 RA.1256 [31 Mayıs 1840], İngiltere tarafından Meclis-i Umur-ı Sıhhiye'ye memur edilen Dr. Dickson'ın verdiği varakanın tercümesi.; Ahmet Mithat Efendi: *agm.*, 439-442.

[6] BOA. İ. MSM. 2540, 25 B. 1255 [4 Ekim 1838].

[7] BOA. A. DVN. 1/10, 29 RA. 1256 [31 Mayıs 1840], İngiltere tarafından Sıhhiye Meclisi'nde görevlendirilen Dr. Dickson'ın verdiği varakanın tercümesi.

[8] BOA. HH. 25543 18 Z. 1254 [4 Mart 1839].

[9] BOA. C. SH. 27/1316, 3 RA. 1256 [5 Mayıs 1840].

[10] Ahmet Mithat Efendi: *agm.*, 445.

[11] "Réglement pour les Provenances de Tere tant à Constantinople", *Administration Sanitaire de L'Empire Ottoman: Recueil des Réglements depuis 1840 jusqu'en 1902.* [İstanbul 1905].

önemli bir mevkide bulunan Dr. Minas'ın, sadece kara karantinasına vakıf olup deniz karantinası usulünü bilmediği anlaşıldı. Oysa deniz karantinası, kara karantinasından çok farklıydı. Boğazlar'da karantina düzenlemesini yapabilecek ehliyetli birinin bulunması gerekiyordu. Yunanistan'da karantina usulünü kurup uygulayan ve bu sıralarda İstanbul'da bulunan Fransız Dr. L. Robert, Sıhhiye Meclisi'nde görevlendirildi.[12] Dr. Minas, tercümanı Vasiloviç'le birlikte memleketine döndü.

Karantina Direktörlüğü'ne tayin edilen Dr. L. Robert, karantina istasyonlarında çalışacak hekimlerin görev ve sorumluluklarını belirleyen bir yönetmelik hazırladı. Bu yönetmelik Sıhhiye Meclisi'nin 25 Mart 1840 tarihli oturumunda kabul edildi.[13]

18 Ocak 1840 tarihli iradeyle, karantina iç ve dış nizamlarının Babıâli'ye, askeri yönlerinin Bâb-ı Seraskeri ile Ticaret Nezareti'ne, tıpla ilgili hususlarının da Hekimbaşı'ya ait olduğu duyuruldu. Önce dost devletler daha sonra da İngiltere, kuralların tamamen uygulanması şartıyla karantina nizamlarını kabul ettiler.[14]

Sıhhiye Meclisi, yabancı delegelerle ilk toplantısını 10 Şubat 1840 günü yaptı. Bu arada bazı vilayetlerde de Sıhhiye Meclisi kurulduğundan, İstanbul'daki Sıhhiye Meclisi'ni onlardan ayırmak gayesiyle 4 Haziran 1840 günlü oturumda, adının başına, Âli yani *Superieur* unvanı eklendi. Türkçe yazışmalarda bu unvan kullanılmadıysa da Fransızca yazışmalarda uzun yıllar kullanıldı.[15]

Karantina başdirektörü Dr. L. Robert, Ocak 1840'da, *Meclis-i Tahaffuz Nizamatına Dair* bir layiha kaleme aldı. 16 maddelik bu layihayla meclisin çalışma esasları belirlendi. 2. maddesinde de Meclis-i Tahaffuz'un; başkan, dost devlet sefirlerinin vekilleri ve Babıâli tarafından uygun görülen hekimlerin de tayiniyle toplam 12 kişiden ibaret olmasını önerdi. Bunun üzerine Babıâli önce, Bâki Efendi'yi başkanlığa, Safvet Efendi, Direktör Dr. Robert, Dr. Marchand ve Dr. Agop'u da üyeliğe teklif etti. Ardından ikinci bir takrirle, yapılan araştırma sonunda bilgi sahibi olduğu anlaşılan Dr. Hermann ve Dr. Andre Leval'in de üye olmasını istedi. 31 Mayıs 1840 günlü iradeyle bu üyeler onaylandı.[16] İradenin çıkışından birkaç gün önce, 27 Mayıs 1840 tarihinde yenilenmiş olan liman şehirleriyle ilgili nizamnamenin altında başkan olarak Lebib Efendi'nin imzası vardı. Üyeler de Baki Efendi, L. Robert, A. Pezzoni, F. Bosgiovich, Dr. M. Marchand, Dr. V. Morpurgo, Richard Wood, A. Steindl, J. Bosgiovich, Dr. Agop Davutoğlu, F. Lapierre, Dr. André Leval, G. Franceschi, Dr. L. Hermann, J. Vandina'ydı.[17] Dr. Robert'in isteği doğrultusunda, yabancı hekimlere ilaveten sefaret temsilcilerinin de katılımıyla Osmanlı üyeleri Sıhhiye Meclisi'nde azınlıkta kalmıştı. Önceleri oy kullanmayan sefaret temsilcileri bir süre sonra bütün müzakerelere katılıp kararların alınmasında oy sahibi oldular.[18] Sefaret temsilcilerinin bürokrasiyi ortadan kaldırmak amacıyla Sıhhiye Meclisi'ne alınmasıyla Osmanlı Devleti'nin karayolları, kıyıları ve limanlarıyla ticaret ve denizcilik faaliyetleri yabancı devletlerin kontrolü altına girdi.

Osmanlı Devleti'nin ilk kamu sağlığı kurumu olan Sıhhiye Meclisi, hem dışarıdan gelebilecek hem de yurtiçinde çıkabilecek salgın ve bulaşıcı hastalıklara karşı tedbirler almakla yükümlüydü. Başlıca görevi karantina kurallarını hükme bağlayan nizamnameler hazırlamaktı. Böylece Babıâli salgın hastalıklar ve karantinayla ilgili yasa hazırlama yetkisini Sıhhiye Meclisi'ne devretmişti. Dışarıdan gelecek gemileri, deniz ve kara yolcularını, emtia ve eşyayı karantinaya

[12] BOA. A. DVN. 1/10, 29 RA. 1256 [31 Mayıs 1840], Karantina Nazırı Lebib Efendi'ye gönderilen 19 Ocak 1840 [14 ZA. 1255] tarihli buyruldu.

[13] "Instructions Générales pour les médecins employés au service Sanitaire de l'Empire Otoman", *Recueil des Réglements depuis 1840 jusqu'en 1902*, [İstanbul 1905].

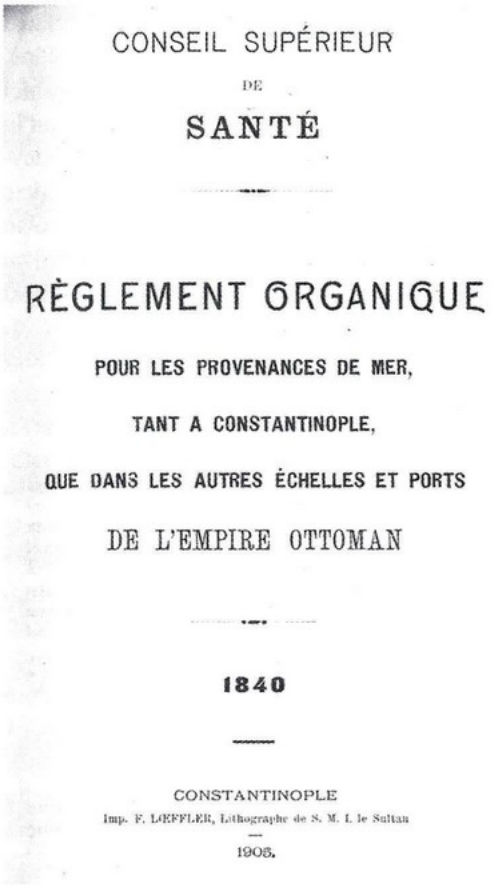
[14] BOA. A. DVN. 1/10, 29 RA.1256 [31 Mayıs 1840], Karantina Nazırı Lebib Efendi'ye gönderilen buyruldu. Bu buyruldunun tarihi, C. SH. 896 numarada 13 ZA. 1255 [18 Ocak 1840] olarak verilmiştir.

[15] Ahmet Mithat Efendi: *agm.*, 446.

[16] BOA. A. DVN. 1/10, 29.RA.1256 [31 Mayıs 1840], Meclis-i Tahaffuz nizamatına dair Direktör Mösyö Robert'in layihasının sureti, bu layihanın Babıâli'ye takdimine dair iki takrir sureti ve bu takrirler üzerine irade çıktığını bildiren ilmühaber sureti. Meclis-i Tahaffuz'un üye sayısının 12'ye çıkması ve Andre Leval ile Hermann'ın üye olması hemen hemen bir yıl önce kararlaştırılmıştı. Bk BOA. İ. MSM. 2567, 21 CA. 1255 [2 Ağustos 1839].

[17] "Règlement organique pour les provenances de mer, tant â Constantinople, que dans les autres chelles et ports de L'Empire Ottoman", *Recueil des Réglements depuis 1840 jusqu'en 1902*, [İstanbul 1905].

[18] Bedi N. Şehsuvaroğlu: "Türkiye Karantina Tarihine Giriş III", İ. Ü. İst. Tıp Fak. Mec.,1 (1958), 147.; Gülden Sarıyıldız:"Karantina Meclisi'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Belleten*, LVIII, 222 (Ağustos 1994), 356-357.; Gülden Sarıyıldız: *Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914)*. Ankara 1996, 9.



CONSEIL SUPÉRIEUR

DE

SANTÉ

RÈGLEMENT ORGANIQUE

POUR LES PROVENANCES DE MER,

TANT A CONSTANTINOPLE,

QUE DANS LES AUTRES ÉCHELLES ET PORTS

DE L'EMPIRE OTTOMAN

1840

CONSTANTINOPLE

Imp. F. LEFFLER, Lithographe de S. M. I. le Sultan

1905.

Conseil Supérieur de Sante/Sıhhiye Meclisi'nin hazırladığı liman şehirleriyle ilgili nizamname

almak, yurt içinde çıkacak salgınlarda karantina kurallarını uygulamak da görevleri arasındaydı.

Karantinayla ilgili bütün idari kararların alındığı Sıhhiye Meclisi her ay Babıâli'ye karantina jurnalleri gönderiyordu. Bu jurnaller bir ay içinde, Akdeniz ve Karadeniz'den Haliç ve İstanbul limanına giren gemiler ile yolcuları, Rumeli ve Anadolu'dan kara yoluyla gelip de karantinaya alınanlar ve ayrıca hangi milletten kaç kişinin hangi hastalıktan öldüğü hakkında bilgiler içeriyordu.[19] 21 Ekim-19 Kasım 1846 arasındaki bir ayda İstanbul'a 2.538 gemi ve 19.336 tayfa gelmiş, 879 kişi vefat etmişti. Ölüm nedeni olan hastalıkların başında humma ve verem geliyordu.[20]

Sıhhiye Meclisi'nin kararları vilayetlerde bulunan *Meclis-i Tahaffuz-ı Sâni* (karantina büroları) adındaki yerel yönetim birimleri aracılığıyla uygulanıyordu. Karantina bürolarında görevli memurlar ile gardiyanlar, karadan ve denizden gelen insanları ve malları kontrol ettikleri gibi, pratika ve tezkereleri de tasdik ederlerdi. Temiz pratika ile gelen insanları ve malları kabul edip, bulaşık pratikayla seyredenleri bir sağlık merkezine gönderirlerdi.[21]

Sefâyin / Gemiler Karantinası

Paris Uluslararası Sağlık Konferansı'nda, sağlık kanunlarına aykırı hareket edenler için bir ceza kanunu hazırlanması ve özel bir sağlık mahkemesi kurulması kararlaştırılmıştı (1851).[22] Konferansın ardından Sıhhiye Meclisi bir komisyon kurarak sağlık kurallarına uymayan yerli ve yabancı memurlar, gemi kaptanları ve yolculara verilecek cezaları hükme bağlayan *Cerâim-i Sıhhiye Kanunu*'nu hazırladı. Fakat yabancı üyelerin engellemeleri nedeniyle bu kanun tasarısı yıllar sonra 11 Temmuz 1884 tarihinde yürürlüğe girebildi.

Cerâim-i Sıhhiye Kanunu'nun yürürlüğe girmesi için uğraşılırken, 1865 yılının 28 Haziran-10 Ekim 1865 tarihleri arasında İstanbul'da adeta kıran gibi bir kolera salgını yaşandı. 30 bin kişinin öldüğü tahmin edilen bu salgın, toplumsal bellekte *Büyük Kolera* adıyla yer etmiştir. Büyük Kolera'nın ardından Sıhhiye Meclisi/ Karantina Meclisi, 19 Ocak 1867 günlü oturumunda kolera salgınlarında deniz ve kara ulaşımında uygulanacak karantina kurallarını yeniden belirlemişti.[23] 9 Haziran 1867 (6 Safer 1284) tarihli nizamnameyle yürürlüğe giren[24] bu kurallar daha çok gemilere uygulanacak karantina kurallarını içermekteydi.

Bu nizamnameye göre her gemi, hareket ettiği limanın karantina idaresinden sağlık durumunu gösteren patenta almak zorundaydı. *Temiz* ve *Bulaşık* olmak üzere iki çeşit patenta vardı. Temiz patenta, geminin yola çıktığı yerde ve çevresinde hastalık olmadığına işaretti. Bulaşık patentası olan gemiler

[19] BOA. HAT. 25571/A, 29 Z. 1254 [14 Mart 1839].; İ. MSM. 2570, 12 M. 1256 [16 Mart 1840].

[20] BOA. İ. HR. 1753, 16 Z. 1262 [5 Aralık 1846].

[21] Emine Melek Atabek: *1851'de Paris'te Toplanan I. Milletlerarası Sağlık Konferansı ve Türkler.* İstanbul 1974, 49-51.; A. Leval: Türkiye'de Karantina Teşkilatı Hakkında Kısa Bir Yazı", *Gazette Médicale de Constantinople*, Kasım 1849, 16-24'ten nakleden Yeşim Işıl Ülman: *Gazette Médicale de Constantinople ve Tıp Tarihimizdeki Önemi.* Doktora Tezi. İstanbul 1999, 122-115.

[22] Emine Melek Atabek: *Age,* 70.

[23] *Réglement Applicable aux Provenances de Choléra.* Constantinople 1883.

[24] Mesut Uyar: *Osmanlı Devleti'nde Kolera. İstanbul Örneği (1892-1895).* İstanbul 2007, 474-478.

kolera hastalığı bulunan yerlerden geliyordu. Bulaşık patentalarda hastalığın durumu, hastalık vakaları ve şiddeti, eğer hastalık sona ermişse tarihi bulunurdu. Bir gemi hareket ettiği ilk limandan, varacağı son limana değin yolu üzerinde bulunan limanlara uğrarsa, bu limanların karantinasından da vize almak zorundaydı (14 ve 15. maddeler).

Bulaşık patentası olup da yolculuğu sırasında içinde hastalık çıkmamış gemiler limana girdiği günden başlamak üzere 10 gün karantinaya girer, eğer çıktığı limandan gelinceye kadar 10 günden fazla bir süre geçmiş ise her fazla gün karantina süresinden düşürülürdü. 19 ve daha fazla gün geçmiş olan gemiler ise 24 saat karantina bekletilirdi (3, 4, 5. maddeler).

Bir gemide seyir halindeyken kolera hastalığı görülür veya hastalık alametleri fark edilirse, bu gemi yolcularını veya yükünü tahaffuzhaneye çıkardığı günden itibaren 10 gün karantina beklemek mecburiyetindeydi. Karantina süresinde gemi temizlenip dezenfekte edilirdi (3. madde). Bu gemilerin yolcuları çıkarıldıkları tahaffuzhanede hastalar ve sağlamlar olmak üzere ayrı yerlere yerleştirilir, hastalar tedavi altına alınırdı (7, 9, 10. maddeler). Esasen gemilerden tahaffuzhaneye çıkarılan yolcular da geliş tarihlerine göre ayrı ayrı yerlere alınırlardı ve birbirleriyle temas etmelerine izin verilmezdi (9. madde).

Yolculara ait eşya, elbise tahaffuzhanede usulüne göre temizlenir, kolera hastalarının yatak takımları ise ya temizlenir ya da yakılırdı (11. madde). Canlı hayvanlar karantinaya alınmaz fakat yıkanır veya suya daldırılıp sahibine teslim edilirdi (12. madde).

Daha sonra hazırlanan, *Kolera Nizamnamesi Ahkâmının Şerh ve İzahını Havi Zeyldir* ile uygulamalara açıklık getirilmiştir. Buna göre; gemilerin karantina süreleri genellikle, patentası görülüp kaptanın bilgi verdiği veya karantina gardiyanının gemiye çıktığı andan itibaren başlardı. Fakat karantina süresinde o geminin yolcularından koleradan ölen olursa karantina süresi, koleralı cenazenin alındığı tarihten başlatılırdı. Gemi yolcularından koleraya yakalanıp iyileşenler, tahaffuzhane tabibi tarafından muayene edildikten sonra geminin pratikası verilir, ölenler tahaffuzhanenin özel mezarlığına veya uygun bir yere gömülürdü. Mezarlar altı kadem derinliğinde kazılır ve üzeri sönmemiş kireçle kapatılırdı (5. madde).

Yolcularında ve tayfalarında kolera hastalığı görüldüğü için karantinaya alınan gemilerdeki tayfaların, yolcuların elbise ve eşyaları ile varsa yükleri temizlenip dezenfekte edilirdi. İçinde kolera hastalığı görülmeyen gemilerin yükleri karantina müddetleri boyunca gemide bırakılırdı. (6. madde).[25]

Sıhhiye Meclisi/Karantina Meclisi Osmanlı Devleti'nde her salgın çıktığında günün koşullarına göre yeni düzenlemeler hazırlıyordu. 1892 yılında Avrupa'da kolera salgını çıkmış, hastalık Bakü ve çevresine kadar gelmişti. Karantina Meclisi bunun üzerine Karadeniz'den gelecek gemilerin sağlık kontrollerini düzenleyen bir talimatname hazırladı. 30 Haziran 1892 tarihli, *Umur-ı Tahaffuziyeye Dair Talimat* uyarınca, Sohumkale'den Trabzon'a kadar Rusya sahillerinden gelecek gemiler, Boğaz'daki Manastırağzı Tahaffuzhanesi'nde 10 gün karantinaya alınacaktı. Ufak kayıklar ise Trabzon şehri civarındaki Polathane'de ve Sinop limanında açılacak tahaffuz mevkilerinde karantina bekleyeceklerdi. Rusya sahilinde karantinaya tabi olan yerler dışında kalan; Romanya, Bulgaristan ve Rumeli-i Şarki (Doğu Rumeli) vilayetinden ve Karadeniz'in diğer sahillerinden gelecek bütün gemiler, Osmanlı sıhhiye merkezlerinde tıbbi muayeneye tabi tutulacaklardı. Karantinaya tabi yerlerden Karadeniz Boğazı'na gelip de usulüne uygun olarak Boğazlar'dan geçecek olan gemilerden içlerinde hastalık eseri olmayan ve sağlık sorunu bulunmayanlar, karantinalarını Kavak Limanı'nda çıkaracaktı. Şüpheli olanlar ise Kavak Tabyası'ndan aşağı inmeyip Büyükliman'da tutulup yolcu ve eşyası tahaffuzhaneye nakil olunacaktı.

Anadolukavağı'nda Macar Tabyası (Yuşa Tabyası) ile Rumeli tarafında Telli Tabyası'ndan Gebze'ye kadar hem Anadolu hem de Rumeli tarafları asker marifetiyle kordona alınacak ve karantinada bulunan bulaşık gemilerin sahil ile ihtilatına meydan verilmeyecekti.

Büyükliman'da bir karakol gemisi ve buna bağlı olarak yeteri kadar istimbot ve sandal bulundurulacaktı. İstimbot ve sandallar sürekli olarak karantina altına alınan gemilerin arasında gezecek, böylece başka gemilerle ihtilata izin verilmeyecek, ihtilat olduğu görülürse derhal Kavak Karantina İdaresi'ne haber verilecekti.

Sadece tıbbi muayeneye tabi olan gemiler, Büyükliman'da durmayıp Kavak Limanı'na kadar ineceğinden sağlık muayenesi tamamlanan gemiler, Büyükliman ve Kavak Limanı'na demir atmayıp hemen yollarına devam edecekti.

Büyükliman'da bekleyen karakol gemisinde

[25] Mesut Uyar: *Age*, 478-482.

çeşitli dillere âşina sıhhiye memurları bulunacak, Boğaz'a giren her vapur ve yelkenliye istimbot veya sandalla gidilip nereden geldiği sorulacak ve bu memurun vereceği bilgiye göre vapur veya yelkenli, Bahriye zabitleri tarafından ya Büyükliman'a veya Kavak Limanı'na sevk edilecekti.

Manastırağzı Tahaffuzhanesi'nin üç tarafı dağ ve tepelerle çevrili olduğundan bu tahaffuzhanenin kara tarafından korunması için gereken tepe ve mevkilerine çadırlar dikilerek bir miktar asker yerleştirilecekti. Tahaffuzhanede karantinasını tamamlayıp da tezkere alanlardan başka içeriden hiçbir ferdin çıkmasına izin verilmeyeceği gibi dışarıdan da kimse giremeyecekti. Tahaffuzhane tepelerindeki nöbetçi askerlerin hastalıktan korunmaları için, yanlarına yeteri kadar sıhhiye gardiyanı verilecekti.

Bulaşık yerlerden gelecek olan ve içlerinde hastalıktan eser bulunmayan vapurlardan karantina altında olarak Boğazlar'dan geçmek isteyen olursa tahaffuzhaneye çıkaracağı yolcu ve eşyasını boşalttıktan sonra iki gardiyan alarak Osmanlı Devleti limanlarının hiç birine uğramamak ve yol boyunca hiçbir yerle ihtilat etmemek şartıyla bulaşık işareti olan sarı sancağı çekmeden, Karadeniz (İstanbul) ve Akdeniz (Çanakkale) Boğazları'ndan geçip içindeki gardiyanları Akdeniz Boğazı'ndaki Nara Tahaffuzhanesi'ne 10 gün karantina etmek üzere çıkaracaktı.[26]

1892 yılında Rusya ve İran'da hüküm süren kolera salgınının, Karadeniz sahillerinden yük ve insan taşıyan gemilerle İstanbul'a bulaşmasını önlemek amacıyla Sinop'ta bir tahaffuzhane yapıldı. Sinop Tahaffuzhanesi 24 Ağustos 1892'de hizmete girince Karadeniz'den İstanbul'a gelecek gemiler önce Sinop'ta karantinaya alınmaya başlandı. Karantinalarını tamamlayıp İstanbul'a gelen gemiler ile Sinop'a gitmeleri mümkün olmayan yelkenliler, Büyükliman'da 10 gün ihtiyat karantinası beklemek mecburiyetindeydiler. Sinop'ta karantina bekleyen ve şüpheli bir durumu görülmeyen gemiler, buradan Kavak Tahaffuzhanesi'ne gelerek son bir sağlık muayenesinden geçirildikten sonra temiz pratika alabilirlerdi. Sinop'ta karantina beklerken içinde koleralı olduğu anlaşılan gemiler, orada 15 günlük karantina sürelerinin ardından Kavak'a gelip burada da 24 saat ihtiyat karantinası bekler ve ondan sonra patentalarını alabilirlerdi.[27]

1 Ağustos 1893 tarihinde yürürlüğe giren bir nizamnameyle Akdeniz limanlarından çıkıp Karadeniz'e giden gemilere Boğazlar'dan geçerken uygulanacak kurallar belirlendi. Akdeniz'deki bulaşık bir limandan çıkıp İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e açılmak isteyen gemiler Çanakkale'de kontrol edilecek, içinde hasta bulunmayan gemilerin, iki gardiyan eşliğinde Boğazlar'dan transit geçiş yapmalarına izin verilecekti. Bu gemiler büyük direklerine sarı bayrak asmak zorundaydılar. Tonilato harcı ve sıhhiye vergileri Kavak-Manastırağzı Tahaffuzhanesi'nde tahsil edilecekti. Bulaşık limanlardan gelen yelkenlilerin boğazdan transit geçmeleri yasaktı.

Akdeniz'in temiz limanlarından yola çıkan gemiler de Çanakkale'de kontrol edilecekti. Temiz limandan gelen bir geminin kaptanı karaya çıkmadan gemisinde muayene isteyebilirdi. O takdirde gemi, ön direğine iki metre uzunluğunda ve bir metre genişliğinde sarı zemin üzerinde 10 cm. genişliğinde birbirine paralel beş kırmızı şerit bulunan bir sancak çekerek Çanakkale karantina istasyonuna yakın bir yerde demirleyecekti. Karantina memuru, istimbot veya römorkörle gemiye gidip, kaptandan gerekli bilgileri aldıktan sonra edindiği izlenime göre gemiye patenta verecekti. Karantina memuru geminin karantinaya alınmasına karar verirse gemi İzmir-Klazomen Tahaffuzhanesi'ne gönderilecekti.

Bulaşık bir limandan gelip Karadeniz veya Tuna Nehri üzerindeki yabancı limanlara gitmekte olup kolera, veba ve sarıhummadan temiz vapurlar Çanakkale'de sağlık kontrolünden geçirilecekti. Bu üç hastalıktan eser bulunmayan gemiler, iki gardiyan nezaretinde hiçbir tarafla ihtilat etmeksizin, Boğazlar'dan geçiş yapabilirdi. Gemiler Çanakkale'den aldıkları gardiyanları Anadolukavağı/Manastırağzı karantina istasyonuna bırakacaktı. Yolda yukarıda sayılan üç hastalığın birinden vukuat olursa gemi İzmir-Klazomen Tahaffuzhanesi'ne gönderilecekti.

Karantina altında Boğazlar'dan geçmekte olan gemiler Marmara Denizi dahil güzergahları boyunca en uzun direklerine en az iki metrelik bir sarı sancak çekmek zorundaydılar.[28]

1902-1923 yılları arasında bütün dünyayı dolaşan ve aralıklarla devam eden altıncı ve son kolera pandemisi boyunca İstanbul'da da ufak tefek salgınlar yaşandı. Kolera, 1907'de Rusya'dan Hicaz'a gitmek üzere İstanbul'a uğrayan iki hacı adayı ile İstanbul'a

[26] BOA. Y. MTV. 64/27, 6 Z. 1309 [2 Temmuz 1892].
[27] Mesut Ayar: *Age*, 50-51, 68-70.
[28] Mesut Ayar: *Age*, 489-491.

geldi. Tahtakale'deki Kebapçı Hanı'nda hastalanan hacı adayları derhal tecrit edildi, Kebapçı Hanı dezenfekte edildi. Bundan sonra iki ay kadar hiçbir vaka olmadı. İki ay sonra tek tük görülen vakalarda da ayni tedbirlerin uygulanmasıyla hastalık 12 vaka ile sınırlı kalıp salgın halini almadı.[29] Bu sırada Rusya'dan gelen bütün hacı adayları Kavak Tahaffuzhanesi'nde karantinaya alındı. Kavak Tahaffuzhanesi'nde 15 gün karantina bekletilen ve hasta olmadıkları anlaşılan 82 Rus hacı adayı bu süre içinde Karantina İdaresi tarafından beslendiler. Sadaret, Şehremaneti'nden 2 Aralık 1907 günü karantina süreleri biten Rus hacı adaylarının hacı vapurlarından birine bindirilmesi için gereğinin yapılmasını istedi.[30]

16 Ekim 1907-27 Ocak 1908 tarihleri arasında İstanbul'da görülen kolera vakalarının Rusya hacılarından[31] kaynaklandığı anlaşılınca, Sıhhiye Meclisi'nin kararıyla Rusya'dan ve diğer koleralı ülkelerden gelen hacı adaylarını taşıyan vapurların İstanbul'a uğramaları yasaklandı. Fakat vapurlarda ölen koleralıların denize atılması, kolera basili içeren dışkıların denize bırakılmasıyla Boğaz sularına kolera bulaştığı ileri sürülüyordu. Bu yüzden küreklerden sıçrayan su damlalarına maruz kalmakla, balık ve bunun gibi su ürünleri yemekle koleranın İstanbul'a yayılacağı iddia ediliyordu. Birçok kişi Boğaziçi'nde ne kayığa biniyor ne de balık yemeğe cesaret ediyordu.[32] İstanbul Belediyesi bakteriyologlarından M. Ferit İbrahim, 12 kolera vakası üzerindeki incelemeleri sonunda, altı kişide enfeksiyon kaynağının deniz suyu, özellikle Haliç olduğunu ve koleranın denizle doğrudan ilişkisi olduğunu kuvvetle tahmin ettiğini açıkladı.[33] Hacıların İstanbul'dan geçişinin yasaklanması yüzünden ticaret aksamış ve İstanbul basınında hacıların İstanbul'a gelmesine izin verilmesi yolunda yazılar yayımlanmıştı.[34]

Balkan Savaşları'nın ardından, askerler ve Rumeli'den İstanbul'a gelen göçmen kafileleri arasında baş gösteren koleranın yayılmasını önlemek amacıyla, 10 Kasım 1912'den itibaren İstanbul'dan hareket edecek gemilerin karantina kuralları yeniden düzenlendi. Buna göre; daha önce içinde kolera hastası olup da yedi günden beri hastalık görülmeyen vapurlarla, hastalıklı yani içinde yedi günden beri kolera hastalığı görülen gemiler önce tıbbi muayeneden geçirilecek ardından beş gün karantinaya tabi tutulup bu süre içinde dezenfekte edilecekti. Bu gemilerin içme suları dezenfekte edildikten sonra yenilenecekti. Karantina Meclisi; Tuzla, Kavak, Serviburnu, Sinop, Manastırağzı, Klazomen ve Beyrut Tahaffuzhanelerini hizmete açtı. Savaş kısa sürede bitince bu kez terhis edilecek askerlerin memleketlerine gönderilmesi gündeme geldi. Askerlerin bir kısmı deniz yoluyla gönderilecekti. Her nakliye vapurunda bir veya iki hekim bulundurulacaktı. Askerler ve eşyaları vapura binecekleri iskelelerde dezenfekte edilecekti. Marmara sahiline gidecek vapurlar Tuzla Tahaffuzhanesi'ne, Karadeniz'e gidecek vapurlar ise Manastırağzı, Sinop ve Sürmene Mevkii Tahaffuzhanelerinden birine uğrayacak, buralarda yeniden karantina ve vapur hekimlerinin nezaretinde bakteriyolojik muayene ile dezenfeksiyona tabi tutulacaklardı. Eğer askerleri çıkaracağı tahaffuzhane doluysa, o zaman vapur en yakın limana yanaşarak orada kurulmuş olan kordona girecekti. Zaman zaman deniz araçlarının yetersizliği yüzünden vapurlara kapasitelerinin çok üstünde asker bindirilmesi tahaffuzhanelerde sıkıntılara neden olmuştu. Askerler tahaffuzhanelerde işlemleri yapılmadan uzun süre beklemek zorunda kalmıştı. Ayrıca Manastırağzı ve Tuzla Tahaffuzhanelerinin limanları açıklık olduğundan kötü hava koşullarında vapurlar bu limanlara yanaşamıyor, hatta Manastırağzı Tahaffuzhanesi'ne gönderilen askerler kötü havalarda vapurlardan bile indirilemiyordu. Bunun üzerine vapurlardan iniş ve biniş için, Manastırağzı ve Tuzla tahaffuzhanelerine birer römorkör ile birkaç mavna gönderildi. Karantina Meclisi kötü havalarda Manastırağzı Tahaffuzhanesi'ne gönderilemeyen askerlerin, Serviburnu Tahaffuzhanesi'ne sevk edilmelerine karar verdi. Serviburnu Tahaffuzhanesi'nde günde 800-1000 kişiye tebhirat/temizlik ve dezenfeksiyon yapıldığı halde ihtiyaç karşılanamıyordu.[35]

[29] Süleyman Numan: *Tıp Fakültesi Seririyat-ı Tıbbiye Derslerinden: Kolera.* Kostantiniye 1326 [1910], 19, 33, 49.
[30] BOA. BEO. 239542, 22 L 1325 [28 Kasım 1907].
[31] Rusya memleketlerinde yaşayan Müslümanlar İstanbul üzerinden hacca giderdi. İstanbul'da belli hanlarda ve tekkelerde bir iki hafta kalıp alış-veriş yapar, kutsal yerleri ziyaret eder ve Hicaz'a giderlerdi. Elfine Sibgatullina: "Rusya Hacıları İstanbul'da", *17. CIEPO Sempozyumu, Trabzon, 18-23 Eylül 2006. Program*, Trabzon 2006, 29.
[32] Süleyman Numan: *Age*, 47- 49.
[33] M. Férid Ibrahim: "Le Choléra a` Constantinople La Recherche du Vibrion cholérique dans les Mollusques et l'Eau de Mer", *La Presse Médicale*, 34 (1908), 268-269.
[34] *Tanin*, 396, 8 Teşrinievvel 1909.
[35] Oya Dağlar Macar: *Balkan Savaşları'nda Salgın Hastalıklar ve Sağlık Hizmetleri*. İstanbul [2009], 130,

Boğaz'daki Tahaffuzhaneler /Karantina İstasyonları

Karantina Meclisi, payitaht İstanbul'u denizden gelebilecek kolera hastalığı ve diğer bulaşıcı hastalıklardan korumak amacıyla nizamnameler hazırlamıştır. Bu düzenlemelerde, bulaşık yerlerden gelen gemilerin 10 günlük karantina süreleri boyunca; tayfalarının, yolcularının ve taşımakta oldukları yüklerin tahaffuzhanelerde yani karantina istasyonlarında bekletilmesi gerekiyordu. Bu nedenle Boğaz'ın iki yakasında tahaffuzhaneler açıldı.

Tahaffuz, "koruma" demektir. Karantina teşkilatı kurulurken Hekimbaşı Abdülhak Molla "karantina" sözcüğünün halkımıza yabancı geldiğini ileri sürüp bunun yerine *usul-i tahaffuz* (korunma usulü) denmesini önermişti. Bu öneri benimsenince karantina yönetim merkezine *Meclis-i Tahaffuz*, karantina beklenen yerlere de koruma evi anlamına gelen *tahaffuzhane* (lazaret) adı verildi. Tahaffuzhaneler, salgın ve bulaşıcı hastalık bulunan ülkelerden kara veya deniz yoluyla gelenlerin hastalık taşıyıp taşımadıklarının anlaşılması için beklemek zorunda oldukları karantina süresi boyunca kaldıkları yerlerdi. Trenlerle ve kara yoluyla gelenler Küçükçekmece ve Tuzla tahaffuzhaneleriyle çeşitli semtlerde kurulan tahaffuz memurluklarında sağlık kontrolünden geçiyordu.[36]

Tahaffuzhanelerde kalanların bütün ihtiyaçları devlet tarafından karşılanırdı. Karantina beklerken hasta olduğu anlaşılanlar tedaviye alınır, eşyaları dezenfekte edilirdi. Sağlıklı olanlar ihtiyaten bir süre karantina bekletildikten sonra yollarına devam ederdi. Tahaffuzhaneler denizden Bahriye Nezareti, karadan ise Tophane-i Âmire Müşirliği tarafından kordona alınır, kimsenin girip çıkmasına izin verilmezdi. İstanbul'da 1893 yılında başlayan kolera salgını devam ederken tahaffuzhanelerden ve kordonlardan kaçanlar, jandarmanın dur emrine uymazsa, bunlara karşı silah kullanılması gündeme gelmişti. Şûrayıdevlet, her ne kadar Cerâim-i Sıhhiye Kanunu'nda böyle bir hüküm varsa da bu hükmün, bulaşık bir yerden temiz bir bölgeye kaçanlara uygulanamayacağına karar vermişti. Böyle kaçaklara, Ceza Kanunnamesi 99. madde, 3. zeyl'e göre 15 liraya kadar para cezası veya bir gün hapis cezası verilmesi gerektiğini bildirmişti.[37]

İstanbul Boğazı'ndaki tahaffuzhaneler, Karadeniz'den gelecek gemileri kontrol edip karantinaya almak üzere Boğaz'ın iki yakasına; Büyükliman, Rumelikavağı, Büyükdere, Anadolukavağı-Manastırağzı, Umuryeri ve Serviburnu'na yerleştirilmişti.[38] Normal zamanlarda kullanılmayan tahaffuzhaneler, Karadeniz'e limanı olan ülkelerden birinde salgın hastalık çıktığında, derhal gözden geçirilip eksikleri tamamlanırdı. 1902 yılında İstanbul'da; Galata, Kavak, Umuryeri, Manastırağzı, Beykoz, Yenikapı, Salacak ve Silivri karantina istasyonları vardı.[39]

Tahaffuzhaneler, Birinci Dünya Savaşı sırasında 1916 yılında kurulan, Hudut ve Sahiller Sıhhat Umum Müdürlüğü'ne bağlandı. 1923 yılında yabancı sefaretlere ve komiserliklere, Boğazlar'dan geçecek bütün savaş gemilerinin pratika almaları gerektiği bildirilmişti.[40] 1924-1929 yıllarında Kavak Tahaffuzhanesi'nde, toplam 1.196, Tuzla Tahaffuzhanesi'nde ise toplam 1.188 deniz aracı, buhar veya formolle dezenfekte edilmiş ve getirdikleri yolcu ve göçmenlere çiçek, kolera, veba, dizanteri ve tifo aşıları uygulanmıştı. Ayrıca gemilerde fare itlafı yapılmıştı.[41] Daha sonra askeri bölge kapsamına alınan Boğaz'daki tahaffuzhaneler bugün mevcut değildir. Tuzla Tahaffuzhanesi ise, İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsü içerisinde kalmıştır. Bugün sadece tebhirhane, revir ve yönetim binaları ayaktadır.

Kuleli Tahaffuzhanesi

Karantina teşkilatı kurulduğunda, karantina uygulamaları yapılacak bir mekân yoktu. 1838 Martı'nda, İncirköyü'ndeki Yahya Beyzade Necabetlü Bey'in yalısı karantinahane olarak kullanılmak üzere istenmiş, fakat sahibi bazı yerlere gidip rızası olmadığını, kendisine zulmedildiğini anlatınca vazgeçilmişti. Esasen Necabetlü Bey yalısını verse bile sadece orası yetmeyecek, çevreden başka yalıların da eklenmesi hatta çadırlar dikilmesi gerekecekti. Bu yüzden müstakil bir karan-

137, 227-231.

[36] Bedi N. Şehsuvaroğlu: "Türkiye Karantina Tarihine Giriş II", İ.Ü.Tıp *Fakültesi Mecmuası*, 4 (1957), 601-619.

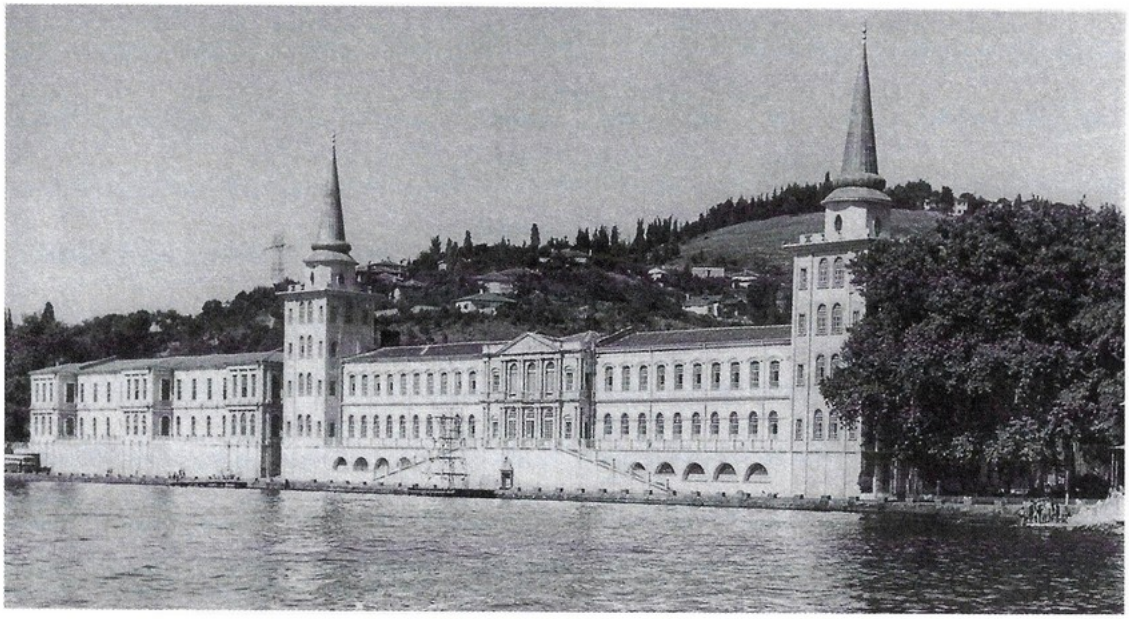
[37] BOA. DH. İD. 87-1/37, 11 N. 1329 [18 Mart 1894].

[38] BOA. İ. HUS. 1310/CA-34, 11 CA 1310 [1 Aralık 1892].

[39] *Salname-i Nezaret-i Umur-ı Hariciye*. Defa 4. İstanbul 1320 [1902], 250-251.

[40] BOA. HR. İM. 88/57, 1923.

[41] *Türkiye Cumhuriyeti Baş Vekalet İstatistik Umum Müdürlüğü:* İstatistik Yıllığı İkinci Cilt-1929.Ankara 1929, 88-89.; Üçüncü Cilt-1930. Ankara 1930, 128.; *Türkiye Cumhuriyeti* Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti: Sıhhiye Mecmuası Fevkalâde nüshası (29 Birinci Teşrin 1933), 28.



Bir bölümü tahaffuzhane olarak kullanılan Kuleli Kışlası.
(Mehmet Altun, *İ.E. Ulagay İlaç Sanayii Türk A.Ş. 100 Yaşında*, İstanbul, Eylül 2003)

tinahane binası yapılmasından vazgeçilip gemilerin tütsülenmesi için Serviburnu veya Fenerbahçe'ye çadırlar dikilmesine karar verilmişti.[42]

Galata'daki eski gümrük binası (günümüzde, Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü), alelacele onarılıp karantina yönetim merkezi olan Meclis-i Tahaffuz'a tahsis edildi. Taşradan İstanbul'a gelenler Galata'daki bu binada karantina bekletiliyordu. Haliç ve İstanbul sahillerine gidip gelen bostan kayıklarıyla sebze ve meyve yüklü kayıklar ise Yenikapı'da demirlemiş olan bir gemiye yanaşıp tütsülenmek mecburiyetindeydiler. Kısa sürede eski gümrük binası yetersiz kalınca şehre gelenlerin bir bölümü Fenerbahçe'de kurulan çadırlarda karantinaya alınmaya başlandı. Fakat Fenerbahçe bir seyir yeri olduğu için çadırlarda karantina bekleyenlerle halkın teması önlenemedi. Ayrı bir karantinahane binasına ihtiyaç olduğu anlaşılmıştı.[43]

Bu arada süvari askerleri İstanbul dışında olduğundan boş bulunan Kuleli Kışlası'nın tahaffuzhane olarak kullanılması düşünüldü. Bazı bölümleri onarıldı, gerekli ilaveler yapılarak *Kuleli Tahaffuzhanesi* adıyla hizmete girdi (1838). Kuleli Kışlası'nın büyük kapısının sağında karantina bekleme koğuşu, erkek ve kadınlar için iki ayrı yoklama yeri ve mektup tütsüleme yeri vardı. Evraklar tel kafesli tütsü fıçısıyla tütsülenip dezenfekte ediliyordu. Üç koğuşlu hastane binasında sekiz oda, iki gasilhane bulunuyordu. Ayrıca bir tütsü odası, bir eczane ile ilaç pişirmeye mahsus bir de ocak bulunuyordu. Kışla dışındaki iki daire karantina direktörü ile memurlara ayrılmıştı. Açılması düşünülen diğer karantina istasyonlarına sıhhiye memuru yetiştirmek üzere bir de okul açıldı. Burada çalışan *mütetabbip* adlı memurlar doktor olmamakla beraber veba veya koleradan hasta düşenleri veyahut vefat edenleri tanıyabilecek kadar tecrübe sahibiydiler. *Mütetabbibeler* de bu bilgiye sahip kadınlardı. *Mortucu* da denen bu kadınlar, kadın hastaları veya kadın cesetlerini muayene ederlerdi. Daha sonra hastalığın mahiyetini tayin görevi yalnız hekimlere verildiğinden mütetabbip ve mütetabbibelere ihtiyaç kalmadı, bunlara ait diğer görevler de sıhhiye gardiyanlarına verildi. Gerektiğinde kadın sıhhiye gardiyanları kullanılıyordu. 1841 yılında Dr. Mac Carthy, Dr. Pezzoni ve Dr. Davutoğlu, Kuleli Tahaffuzhanesi'nde vebalıları tedavi ettiler.[44]

Minas'ın önerisi üzerine Kuleli Tahaffuzhanesi'nin uygun bir yerine bayrak direği yaptırıldı. Bu

[42] BOA. HAT. 523/25551-A, 29 Z. 1254 [16 Mart 1839].

[43] Gülden Sarıyıldız: "Karantina Tarihinden Bir Yaprak: Kuleli Tahaffuzhanesi", *Bilim Tarihi*, 19 (Mayıs 1993), 25-30.

[44] *Gazette Médicale d'Orient*, I, 5 (Aout 185), 87.

Kavak Tahaffuzhanesi ve Hastanesi, 1877. İ.Ü. Nadir Eserler Kütüphanesi, Albüm, 90667/5

direğe, normal günlerde sarı, resmi günler ile Padişah geldiğinde kırmızı bayrak çekilmeye başlandı.[45]

Süvari askerleri İstanbul'a dönünce, tahaffuzhane Rumelikavağı'ndaki Büyükliman Hastanesi'ne nakledildi (1842).[46]

Kavak Tahaffuzhanesi

İstanbul'da çıkan ilk kolera salgınında Karadeniz'den gelecek Osmanlı bandıralı gemilerin karantinaya alındığı Liman-ı Kebir/Büyükliman, Karadeniz Boğazı'ndaki Topçu Alayı tarafından korunurdu (1831). Tophane-i Âmire Müşirliği, çok geçmeden burada görevli askerleri için Büyükliman koyunda, Liman-ı Kebir Hastanesi ve sonraları Büyükliman Hastanesi adı verilen bir hastane açtı (1836).[47] Kuleli Tahaffuzhanesi 1842'de bu hastaneye taşındıktan sonra, Avrupa'da, Rusya'da, İran'da ve Karadeniz kıyılarında kolera salgını çıktığında Büyükliman Hastanesi, karantina yeri olarak kullanılmış,[48] bu dönemlerde *Kavak Tahaffuzhanesi* adıyla anılmıştır.

Karadeniz'den gelen gemiler, Kavak Tahaffuzhanesi'nde sağlık muayenesinden geçirilir, temiz bir limandan geliyorsa ve içinde hastalık görülmezse patenta alıp yollarına devam ederlerdi. Bulaşık bir limandan geliyorlarsa yolcuları ve mürettebatı tahaffuzhaneye çıkarılıp gemiler tahaffuzhane önünde karantina beklerdi.

Kavak Tahaffuzhanesi önünde demirleme

[45] BOA. C. SH. 26/1255, 21 Z. 1254 [6 Mart 1839].

[46] Gülden Sarıyıldız: "Karantina Tarihinden Bir Yaprak: Kuleli Tahaffuzhanesi", *Bilim Tarihi*, 19, Mayıs 1993, 25-30.

[47] Nuran Yıldırım: "Liman-ı Kebir Hastanesi, Büyükliman Hastanesi", İstanbul'un Sağlık Tarihi. İstanbul 2010, 183-184.

[48] Macridy Pacha: "Notice Sur les hôpitaux militaires de Constantinople. Hôpital de Coulèli, Hôpital de Gumusch-Sou, Hôpital de Coumbarhané, Hôpital de Buuk-Liman ou Liman-ı Kébir, Hôpital de Zéitin-Bournou", *Gazette Des Hôptaux Civil et Militaires de L'Empire Ottoman*, I, 17, (15/27 Mars 1888), 1-4.

yerleri az olduğu için, güzel havalarda Karadeniz limanlarından çok sayıda gemi geldiğinde, tahaffuzhane önünde yığılma oluyordu. Kışın da kötü hava koşulları yüzünden karantina uygulamalarında güçlükler yaşanıyordu. 1855 yılında 36 saat içinde 350 kadar gemi gelmişti.[49]

İleriki yıllarda, kötü havalarda Kavak Tahaffuzhanesi önünde barınamayan posta vapurlarının Anadolukavağı, diğer vapurların da Umuryeri'nde karantina beklemeleri kararlaştırıldı. Boğaz Muhafızlığı bu durumda alınması gereken tedbirleri, 3 Aralık 1884 günlü telgrafla bildirmişti: Umuryeri ve Serviburnu'na birer karakol gemisi konacak, bu iki gemi arasında düzenli olarak karakol sandalları gezdirilerek bulaşık gemilerin geçmesi önlenecekti. Bu bölgeleri karadan kordona alacak askerlerin ikameti için altışar kişilik beş baraka, nöbetçi kulübesi ile zabitler ve telgraf için iki ayrı kulübe yapılacaktı. Gece Boğaz'a girecek gemiler Büyükliman'da bekletilip ertesi gün karantinaya alınmak üzerine Umuryeri'ne giderken yanlarına bir hekim ile bir tercüman verilecekti.[50] Kışın şiddetli rüzgâr yüzünden hekimler muayene için Büyükliman'da bekleyen gemilere çıkamıyordu. Karantina İdaresi'nin teklifi benimsendi, gemilerin ve yelkenlilerin kötü havalarda Umuryeri limanında karantina beklemesi ve limanın hem karadan hem de denizden kordona alınması emredildi.[51] Bundan sonra Kavak-Büyükliman'da karantinaya alınan gemiler kış mevsiminde havalar şiddetlenince Beykoz-Umuryeri limanında karantina beklediler.[52]

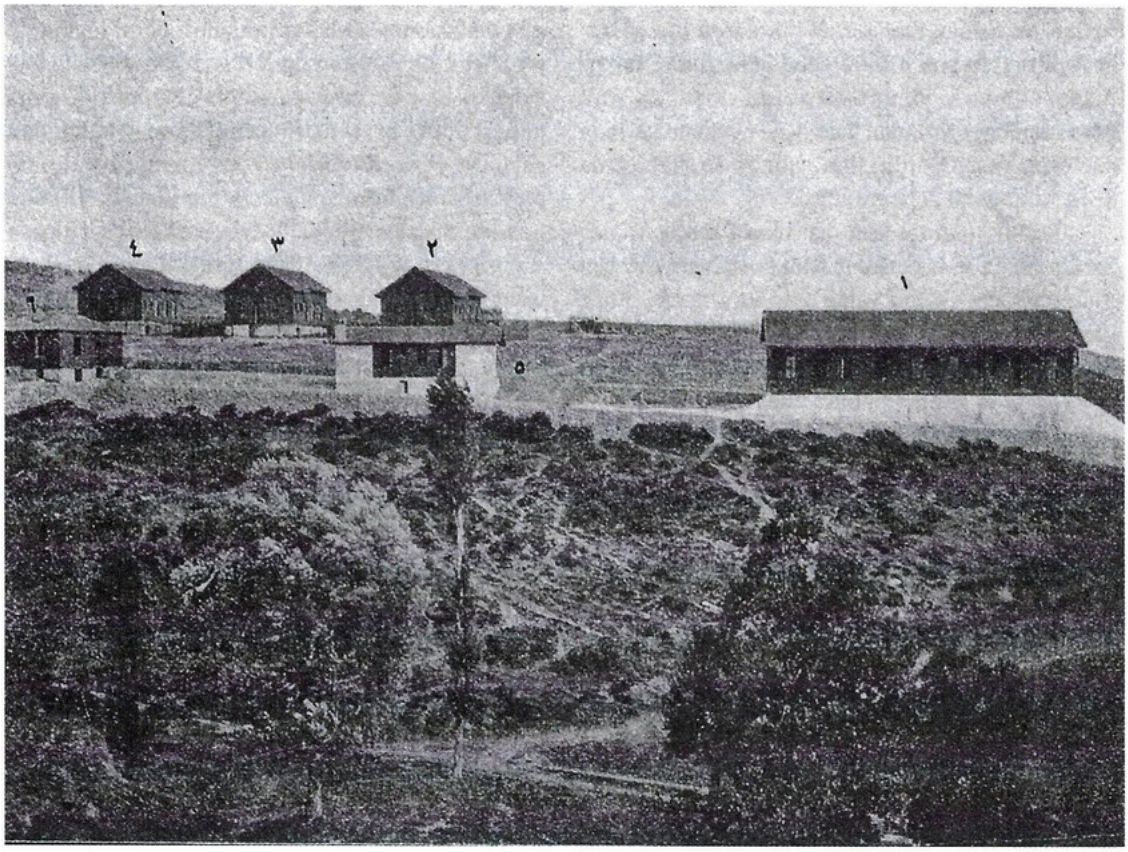
1892 yılında Rusya'da çıkan kolera salgını sırasında gelecek hastaların tedavisi için tahaffuzhaneden uzak bir yerde geçici olarak yeni barakalar yaptırılmış, tahaffuzhanenin etrafı çitle çevrilmişti.[53] Aynı sene Kavak Tahaffuzhanesi'ne Rusya'dan üç erkek ve iki kadın gelmiş, kadınlar etüvden geçirilmiş, fakat gardiyanlara rüşvet veren erkekler etüvden geçirilmeden salıverilmişti. Rus kadınlar bu olayı Beyoğlu'nda ona buna anlatınca olay Padişah'ın kulağına gitmişti. Derhal cevap isteyen Padişah bu gibi durumlara meydan verilmemesini emretmişti.[54] Ertesi gün de İstanbul'da kolera vakaları görüldüğünden en küçük bir kayıtsızlığın hastalığın yayılmasına sebep olacağına dikkat çekilerek Kavak Tahaffuzhanesi'ndeki barakaların temizliğinin, kullanılan suyun ve yiyeceklerin hijyen kurallarına uygun olup olmadığının kontrol edilmesi emredilmişti.[55] Bunun üzerine Sıhhiye Meclisi İkinci Başkanı (Karantina Nazırı) Hacı Arif Bey, tahaffuzhaneyi teftiş etmiş ve işlerin yolunda olduğunu bildirmişti. Ayrıca tahaffuzhaneye gelen sudan alınan iki örnek incelendiğinde suyun da içilebilir nitelikte olduğu anlaşılmıştı.[56]

Ocak 1893'te, Rusya limanlarının çoğunda şiddetli bir kolera salgını hüküm sürmekteydi. Bu nedenle Karadeniz'den gelen, hemen hemen bütün gemiler İstanbul Boğazı'nda karantinaya alınıyordu. Anadolukavağı-Manastırağzı Tahaffuzhanesi'ndeki etüv makinesi karantina altındaki yolcuların eşyasını, 10 günlük karantina süresi içinde dezenfekte edemiyordu. Havaların şiddetli zamanlarında vapurlar Manastırağzı Tahaffuzhanesi'nin önünde durup yolcularını etüv makinesine çıkaramıyordu. Üstelik o sırada Kafkasya'dan İstanbul'a fazla sayıda hacı adayı gelmekteydi. Karantina Meclisi bu sıkıntıyı gidermek için, Cidde-Ebu Said Tahaffuzhanesi'ne nakledilmek üzere gümrükte beklemekte olan etüv makinesinin, bir dubaya yerleştirilmesini ve bu dubanın Büyükliman'da karantina altındaki vapurların yanlarına giderek yolcuların eşyasını dezenfekte etmesini istedi.[57] Bahriye Nezareti tarafından Hasköy tezgâhlarında yaptırılmış olan dubaya yerleştirilen bu etüve Padişah'ın isteği üzerine *Burhaneddin* adı verildi. Burhaneddin dubası, II. Abdülhamid'in cülus günü olan 31 Ağustos'ta törenle denize indirildi.[58] Üzerinde etüv makinesi bulunan seyyar Burhaneddin dubası, 4 Aralık 1893 günü Büyükliman'da dezenfeksiyon yapmaya başladı.[59]

Herhangi bir uygunsuzluğa meydan verilmemek için gemilerin pratikaları, güneşin doğuşundan batışına kadar veriliyor, geceleri verilmiyordu.[60]

Zaman içinde Kavak Tahaffuzhanesi'nin bazı yerleri eskiyince tamir edilmesi ve bir de su deposu yapılması kararlaştırıldı. 87.740 kuruşa ihtiyaç var-

[49] Wolfgang Müller-Wiener: *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*. Çev. Erol Özbek. İstanbul 1998, 88-90.
[50] BOA. Y. A. RES. 26/28, 14 S 1302 [3 Aralık 1884].
[51] BOA. İ. HUS. 1310/CA-34, 11 CA 1310 [1 Aralık 1892].
[52] BOA. BEO. 8568, 12 CA 1310 [2 Aralık 1892].
[53] BOA. BEO. 2456, 22 Z 1309 [18 Temmuz 1892].
[54] BOA. BEO, 3915, 25 M 1310 [19 Ağustos 1892].
[55] BOA. BEO. 3848, 24 M 1310 [18 Ağustos 1892].
[56] BOA. BEO, 3964, 26 M 1310 [20 Ağustos 1892].
[57] BOA. İ. HUS. 1310/C-49, 16 C. 1310 [5 Ocak 1893].
[58] BOA. Y.A. HUS. 279/121, 18 S 1311 [31 Ağustos 1893].; İ. HUS. 1311/S-143, 23 S. 1311 [5 Eylül 1893].
[59] BOA. Y. PRK. ASK. 96/4, 25 CA. 1311 [4 Aralık 1893].
[60] BOA. DH. MKT. 1799/121, 3 C. 1308 [14 Ocak 1891].



Serviburnu Tahaffuzhanesi'nde hastane barakaları, sağda memurlar dairesi, 1901. BOA. DH. MB. HPSM. 52/29 [tarihsiz]

dı fakat bu paranın Hazine'den verilmesi mümkün değildi. Sıhhiye gelirleri, Karantina İdaresi tarafından toplandığı için, bu parayı Karantina İdaresi'nin ödemesi istendi. Fakat Karantina İdaresi, Muhtelit Tarife-i Sıhhiye Komisyonu kararlarına göre, sıhhi mekânların tamirinden Hazine'nin sorumlu olduğunu bildirip parayı vermedi, Rusya'da kolera devam ettiği için her ihtimale karşı tahaffuzhanenin noksanlarının acilen tamamlanması gerektiğini hatırlattı.[61]

1907 yılında Kebapçı Han'da kalan Rus hacılarından ikisi koleraya yakalanınca, handa kalanların hepsi Kavak Tahaffuzhanesi'ne gönderildi. Hastalar, koleralılar için yapılmış özel bölümde tedaviye alındı, diğerleri de karantina bekletildi. Tophane Müşirliği'nden tahaffuzhaneyi kordona alması istendi.[62] Kavak Tahaffuzhanesi'nde bulunan 185 hacının handa kalan eşyaları dezenfeksiyon amacıyla yakılmıştı. Şehremaneti'nin Rus hacıları vapurlarla memleketlerine göndermesi talep edildi. Fakat Şehremaneti bir hayli masrafa neden olacağından, bütçesinde bu iş için karşılık bulunmadığını bildirdi. Karantina süresini tamamlayan 26 Rus hacının posta vapuruyla gitmek üzere bilet aldığı anlaşıldıysa da Padişah, hacıların, atiye-i seniye tertibinden memleketlerine gönderilmelerini emretti.[63]

İleriki yıllarda, Karantina İdaresi Rusya'dan gelen ve içinde hasta bulunan vapurların İstanbul'da bekletilmeden İzmir'deki Klazomen (Urla) Tahaffuzhanesi'ne gönderilmelerine karar vermişti. Bu vapurlara birer gardiyan bindirilecek ve vapurlar Kavak'tan Marmara'ya istimbotlar eşliğinde gidecek böylece vapurdan kayıkla çıkmak ve kayıkların vapurlara yanaşması önlenecekti (1919).[64]

[61] BOA. A. MKT. MHM. 600/35, 4 S 1323 [10 Nisan 1905].
[62] BOA. BEO. 238918, 12 L 1325 [18 Kasım 1907].
[63] BOA. BEO. 239680, 24 L 1325 [30 Kasım 1907].; 240330, 5 ZA 1325 [10 Aralık 1907].
[64] BOA. DH. EUM. AYŞ. 16/5, 20 L 1337 [19 Temmuz 1919].

1950'lerde askeri birlikler tarafından kullanılan Kavak Tahaffuzhanesi daha sonra yıkılmıştır. [65]

Serviburnu, Anadolukavağı, Manastırağzı tahaffuzhaneleri

Serviburnu'nda karantinahane yapılmasına 1839 yılında karar verilmiş ve ne kadar masrafla tamamlanacağının belirlenmesi için keşif yapılması emredilmişti.[66] Fakat karantina binaları hemen yapılamamış ve Serviburnu'ndaki eski kışla karantinahane olarak kullanılmıştır. 1861 yılında Boğaz'ı korumakla görevli Topçu Alayı için Serviburnu'nda bir kışlaya ihtiyaç duyulmuş ve tahaffuzhane olarak kullanılan eski kışlanın, yine kışla olarak kullanılmak üzere askerlere terki ve Serviburnu'nda yeni bir tahaffuzhane yapılması için irade çıkmıştı.[67]

Arşiv belgeleri, ertesi sene, Serviburnu'nda bir karantina yerinin faaliyette olduğuna, 1842'de burada bir tahaffuz memurluğunun bulunduğuna işaret etmektedir.[68] Bir süre sonra buraya bir karantina binası yapılmıştır (1845).[69]

Şehremaneti tarafından yaptırılan *Serviburnu Tahaffuzhanesi* sadece şehirde bulaşıcı bir hastalık ortaya çıktığı zaman kullanılıyordu. 1891 yılında Rusya'da başlayan kolera vakalarından tedirgin olan Karantina İdaresi, her ne kadar, Serviburnu Tahaffuzhanesi yakın zamanda tamir edildiyse de her an hizmete hazır olması için yeni ilaveler yapılması gerektiğini bildirdi. Hemen ardından Rusya'da ortaya çıkan koleranın İstanbul'a gelme ihtimali karşısında Kavak Tahaffuzhanesi'nin hazırlanmasını istedi. Fakat tahaffuzhanede hasta yatıracak yer yoktu. Bunun üzerine kullanımdan düşmüş iki geminin hastane haline getirilmesini teklif etti.[70] Bahriye Nezareti gemi vermeyince, Şehremaneti 23.000 kuruşa dört yeni baraka yaptırmaya başladı. Ağustos 1892 başlarında barakalar kullanıma hazırdı.[71] Ertesi sene İstanbul'da da kolera salgını çıktı. Bunun üzerine Karantina İdaresi, 18 Ağustos 1893 tarihli yazısıyla; Kavak Tahaffuzhanesi'ndeki yolcuların birbirleriyle ihtilatlarını kesmek için inşa edilmiş olan barakanın gayet küçük olduğuna dikkat çekip burasının süratle genişletilmesini istedi. Derhal ilgili makamlara gerekenin yapılması tebliğ edildi.[72]

Anadolukavağı Tahaffuzhanesi deniz kenarındaydı ve arkasında kayalık bir tepe uzanıyordu. Bu tepenin üzerine 1892 yılında koleraya yakalananlar için hastane barakaları yaptırılmıştı (1892). Birkaç sene sonra, tepeden düşen üç kaya tahaffuzhanenin ambarını tamamen tahrip etmiş ve onun yerine askerler için yeni bir koğuş yapılmıştı (1898). Hastane barakalarının temellerini sağlamlaştırmak ve sahil boyunca rıhtım yapmak için ihtiyaç duyulan taşı çıkarmak üzere, tahaffuzhane yakınında bir taşocağı açılmıştı. Bu arada etüv dairesinin arkasında yıkılmaya yüz tutmuş olan kayalar kırılmış, hastane barakaları onarılıp güçlendirilmişti.[73]

1901 yılında İstanbul'da görülen veba vakaları sırasında yeni hastane barakaları ilave edilmişti. Ek olarak, İstanbul limanından çıkacak deniz araçları tıbbi muayeneye tabi tutulmuş, Burhaneddin dubası yolcuların elbise ve eşyasını dezenfekte etmek üzere, Galata rıhtımı önüne getirilmişti. Ayrıca Karantina Meclisi kararıyla, vebanın fareler vasıtasıyla bulaşmasının önlenmesi için bu hastalığın görüldüğü yerlerden gelen vapurların rıhtıma yanaşması yasaklanmıştı.[74]

Galata-Tophane'de veba belirtileri görülen bir bakkal hemen Manastırağzı Tahaffuzhanesi'ne kaldırılmış, hastayı tahaffuzhaneye götüren sandal ile refakatine verilen gardiyan karantinaya alınmıştı. Bu hastaya kesin bir teşhis koymak üzere Bakteriyolog Bnb. Nuri Bey tahaffuzhaneye gönderilmişti.[75] Veba vakaları artınca vücutlarında hıyarcık (*bubon*) çıkanların bakteriyolojik tetkiklerinin şehirde yapılması sakıncalı görüldü ve Serviburnu Tahaffuzhanesi'ne gönderilmeleri düşünüldü. Kavak Tahaffuzhanesi'ndeki barakalardan birinin 100 liralık araç gereç satın alınarak laboratuvar olarak donatılması ve bir bakteriyolog tayin edilmesi için irade çıktı.[76]

---

[65] Sedat Kumbaracılar. " İstanbulda Askeri Hastanelerin Kuruluşu", *Dirim*, XXVI, 7-8 (Temmuz-Ağustos 1951), 152.

[66] BOA. İ. MSM. 88/2538, 25 B. 1255 [4 Ekim 1839].

[67] BOA. İ. DH. 105/5288, 28 C. 1281 [28 Kasım 1861].

[68] BOA. C. SH. 4/154, 12 ZA. 1255 [17 Ocak 1840].; Bedi N. Şehsuvaroğlu: "Türkiye Karantina Tarihine Giriş II", İ.Ü.Tıp *Fakültesi Mecmuası*, 4 (1957), 601-619.

[69] BOA. İ. DH. 5288, 27 C 1261 [3 Temmuz 1845].

[70] BOA. BEO, 1871, 1 Z 1309 [27 Haziran 1892].

[71] BOA. İ. DH. 102431, 12 B 1308 [21 Şubat 1891].; Y. A. HUS. 263/53, 13 M 1310 [7 Ağustos 1892].

[72] BOA. BEO. 19487, 1 S 1311 [14 Ağustos 1893].

[73] BOA. HH. THR. 815/108, 14 B. 1316 [28 Kasım 1898].

[74] BOA. A.MKT.MHM. 598/1,) R. 1319 [18 Temmuz 1901].

[75] BOA. Y. A. HUS. 417/39, 11 RA 1319 [28 Haziran 1901].

[76] BOA. İ. HUS. 1319/B-19, 14 B 1319 [27 Ekim 1901].;

Serviburnu Tahaffuzhanesi Şehremaneti'ne aitti. Şehremaneti mali sıkıntı içinde olduğundan bakteriyoloji laboratuvarını kuramayacağını bildirdi ve bir çare bulunmasını istedi.[77] Sonunda bakteriyoloji laboratuvarı hazırlandı, Bakteriyolojihane-i Şahane'de çalışmakta olan Tbp. Sağkolağası Ahmet Refik Efendi, bir derece terfi ettirilip maaşı da bir misli artırılarak Serviburnu Tahaffuzhanesi'ne tayin edildi.[78] Bu bakteriyoloji laboratuvarı faaliyete geçince, salgın ve bulaşıcı hastalıklarda bakteriyolojik tetkiklerin şehir içinde yapılmasını sakıncalı bulan II. Abdülhamid, bundan sonra tetkiklerin Serviburnu'nda yapılmasını emretti.[79]

Şehremaneti 1904 yılında barakaların elden geçmesi, bakteriyoloji laboratuvarının eksiklerinin tamamlanması için ihale açtı. Bu işi 8.900 kuruşa yapmayı taahhüt eden Dimitri kalfaya, Şehremaneti bakteriyoloğu Refik Bey nezaret edecekti.[80] Bir süre sonra tahaffuzhanedeki alet edevat yenilenmek istendi fakat bedeli olan 100 lira için tahsisat bulunamadı.[81]

Çok geçmeden Serviburnu Tahaffuzhanesi, Büyükliman Hastanesi binası elverişli değil gerekçesiyle, Karadeniz Boğazı Alayı'na hastane olmak üzere Tophane-i Âmire Müşirliği'ne devredilmek istendi.[82] Tophane-i Âmire Sertabibi Emin Paşa tahaffuzhaneyi görmek üzere Serviburnu'na gitti ve bir rapor hazırlayarak görüşlerini bildirdi. Tahaffuzhane, dördü küçük ikisi büyük olmak üzere 30'ar metre aralıklarla yapılmış altı barakadan ibaretti ve ancak 50 yatak alabilecekti. Bu barakalardan başka eczane, etüv, bakteriyoloji laboratuvarı ve hamam olarak kullanılan dört baraka ve kule şeklinde bir de gasilhanesi vardı. Bunlar da oldukça eskiydi. Tahaffuzhanenin akarsuyu yoktu. Su barakalara hayli uzak bir kuyudan temin edilecekti. Hastaneye ve hastalara ait eşyayı koyacak depo, idari görevliler için odalar mevcut değildi. Barakaların bulunduğu yer hava akımına açık olmadığı gibi lodos estiğinde Beykoz tabakhanesinin taaffününü barakalara getiriyordu. Barakaların kanalizasyonu yoktu, fosseptik çukurları vardı. Çöpler ise teknelerle denize dökülüyordu. Bu barakalar kolera ve veba hastalıkları için yapıldığı ve içinde bu hastalıklara yakalananlar kaldığından her yeri mikrop yuvasıydı. Tarabya'nın karşısında bulunan barakalar sahilden iki bin metre içerdeydi ve sahile yolu yoktu. Bütün içeceği Beykoz'dan getirtiliyordu. Su tedariki zordu. Bu nedenlerle tahaffuzhane binası hastane olarak kullanılmaya uygun değildi.[83] Bu rapordan sonra Serviburnu Tahaffuzhanesi'nin askeri hastane yapılmasından vazgeçildi.[84]

İstanbul'da Rusya hacılarından kaynaklanan kolera vakaları görüldüğü sırada, Bakteriyolojihane-i Şahane Müdürü Dr. Remlinger, Ayvansaray'da bir kayıkçıdan aldığı gaita veya kusmuğu incelemiş ve kolera olduğunu bildirmişti (1908). Fakat II. Abdülhamid bu maddelerin nerede incelendiğini merak ediyordu. Bunun araştırılmasını istedi. Şehremaneti Dr. Remlinger tarafından bu hususta bilgi verilmediğini fakat analizlerin Nişantaşı'nda bulunan Bakteriyolojihane-i Şahane'de yapıldığının tahmin edildiğini bildirdi. Serviburnu Tahaffuzhanesi bir süredir kapalıysa da bakteriyoloji laboratuvarı levazımatı tamamdı. Remlinger'den, böyle bulaşıcı hastalıklarla ilgili tetkikleri şehirde değil, Serviburnu'nda yapması istendi.[85]

Tahaffuzhane, II. Meşrutiyet'ten sonra 29 Kasım 1909 tarihinde Müessesat-ı Hayriye-i Sıhhiye İdaresi'ne bağlandığında, Rusya'da yine şiddetle hüküm süren bir kolera salgını vardı. Koleranın İstanbul'a bulaşmasını önlemek için tedbirler alınması tebliğ edildi. Bunun üzerine tahaffuzhane acilen tamir edildi. Paris'e 12.320 kuruş değerinde yeni alet edevat sipariş edildi.[86] Bir de etüv konunca İstanbul'un tek enfeksiyon hastalıkları hastanesi oldu. Çok geçmeden İstanbul'da başlayan kolera salgınında şüpheliler ve koleraya yakalananlar, 16 Eylül 1910 tarihinden itibaren buraya sevk edilmeye başlandı. 23 Ocak 1911 tarihine kadar beş ay boyunca buraya gönderilen 339 kişiden 220 şüpheli müşahedeye alındı, diğerleri de kolera tedavisi

DH. MKT. 2555/102, 2 Ş 1319 [14 Kasım 1901].

[77] BOA. DH. MKT. 465/8, 21 Z. 1319 [31 Mart 1902].

[78] BOA. DH. MKT. 539/26, 4 R. 1320 [11 Temmuz 1902].

[79] BOA. BEO. 242539, 19 Z 1325 [23 Ocak 1908].

[80] BOA. ŞD. 6/4, 7 S 1322 [23 Nisan 1904].

[81] BOA. BEO. 205666, 21 ZA 1323 [17 Ocak 1906].

[82] BOA. İ. HUS. 1324/M-139, 2 M. 1324 [26 Şubat 1906].

[83] BOA. Y. PRK. ASK. 237/49, 8 M 1324 [4 Mart 1906].

[84] BOA. A. MKT. MHM. 600/43, 28 R 1324 [21 Haziran 1906] tarihli Şûrayıdevlet mazbatası.

[85] BOA. BEO. 242539, 19 Z. 1325 [23 Ocak 1908].

[86] BOA. ŞD. 840/46, 24 Z 1326 [17 Ocak 1909].; BEO. 260665, 27 Z 1326 [20 Ocak 1909].

gördü. Bunlardan 47 kişi şifa bulmuş, ölüm halinde getirilmiş olan 19 kişi birkaç saatte vefat etmiş, 17 kişi bir müddet tedavi edildikten sonra vefat etmiş, 13 kişi ise defnedilmek üzere gönderilmişti. Kalan 250 kişi de karantina süresinde kolera belirtisi göstermediklerinden tahliye edilmişlerdi.

Serviburnu Tahaffuzhanesi, Ağustos-Eylül 1911'de Harbiye Nezareti'ne terk edildikten sonra askeri tahaffuzhane olarak kullanılmaya başlandı. Aynı yılın ağustosunda Arnavutluk'taki sonbahar manevrasından dönen askerler doğruca Serviburnu Tahaffuzhanesi yakınında kurulan çadırlara yerleştirildi. Hastalanan erler tahaffuzhane barakalarına gönderilip tedaviye alınıyordu. Tahaffuzhaneye gitmek istemeyen pek çok er hastalığını gizliyordu. Askeri kordon altında olan çadırlardan yıkanmak için kaçıp deniz kenarına gidenler oluyordu. Hasta olduğunu bildirmeyen iki kişi sahilde ölmüştü.[87]

Balkan Savaşları yenilgilerinden sonra dağılan ordunun askerleri ve Rumeli'de kaybedilen topraklardan İstanbul'a gelen göçmen kafileleri arasında kolera görülmeye gelmeye başlandı (6 Kasım 1912). Göçmenler kara ve deniz yollarıyla İstanbul'a geliyordu. Selanik, Kavala, Varna, Burgaz ve Dedeağaç'tan çok sayıda göçmen deniz yoluyla İstanbul'a ulaştırıldı. Buralardan gelen göçmenlerin naklinde Osmanlı Devleti gemileri yetersiz kalınca, Şirket-i Hayriye vapurlarıyla yabancı ülkelerden kiralanan gemiler kullanıldı. İstanbul'a gelen vapurlar göçmenleri iskelelerde indirmeden Kavak ve Manastırağzı tahaffuzhanelerine götürüyordu. Kimi vapurlara etüv makinesi yerleştirilmişti. Etüvü olan vapurlar, Manastırağzı Tahaffuzhanesi'ne gittiğinde, tahaffuzhane hekimlerinin gözetiminde kendi dezenfeksiyonlarını yapıyorlardı. Serviburnu Tahaffuzhanesi'ne gönderilen askerler ve göçmenlerden 8.157 hasta ile 714 hasta şüphelisi ölmüştür.[88]

Büyükdere Karantinahanesi

Kötü havalarda Kavak Tahaffuzhanesi önünde barınamayan yabancı gemilerin çoğu doğrudan doğruya Büyükdere'ye gidiyordu. Bu nedenle karantina uygulamalarında bir kolaylık olmak üzere, Büyükdere'de cami önündeki denizin doldurulması ve yeni bir karantina istasyonu yapılması düşünüldü. Bu yeni karantina istasyonunun yapımı, ihalede 40.354 buçuk kuruşa Anesti Kalfa'da kalmıştı. Sarıyer Karantinahanesi satılacak ve parası, Büyükdere'deki karantinahanenin yapımında kullanılacaktı.[89] 1866 yılında Büyükdere Tahaffuzhanesi'nde 2.000 kuruş maaşla geçici bir tabip çalışmaktaydı. Karadeniz'den gelen gemilerde, muayeneye muhtaç bazı şüpheli kişiler de olabildiğinden, Büyükdere'de geçici görevle çalışan tabibin memuriyeti asalete çevrildi.[90]

10 Temmuz 1894 günü İstanbul'da vuku bulan şiddetli depremde Kavak Tahaffuzhanesi ile Büyükdere Karantinahanesi hasar görmüş, yapılan keşif sonunda Kavak Tahaffuzhanesi için 6.350 kuruş, Büyükdere Karantinahanesi için ise 36.289 kuruş olmak üzere toplam 42.640 kuruşa ihtiyaç olduğu anlaşılmıştı.[91]

Bu karantina istasyonunun ne zaman kapandığını tespit edemedik.

Hudud-ı Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi
Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü

Karantina İdaresi, Hudud ve Sevahil Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi adıyla Dahiliye Nezaretine bağlandıktan sonra 14 Şubat 1916 günü teşkilat kanunu hazırlandı, bütçesi de müzakere edilip incelenmek üzere Meclis-i Mebusan'a gönderildi.[92] Teşkilat kanunu 13 Mart 1916 tarihinde Meclis-i Ayân'da kabul edilip yürürlüğe girdi. *Takvim-i Vekayi*'de (2481, 15 Mart 1332/28 Mart 1916), *Hariciye Nezareti'ne Mülhak Sıhhiye Nezareti'nin Hudud-ı Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi Namıyla Bir Müdüriyete Tahvili Hakkında Kanun* adıyla yayımlandı. Bu kanuna göre; Hariciye Nezareti'ne bağlı olan Sıhhiye Nezareti/Karantina İdaresi, *Hudud-ı Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi* adıyla bir müdüriyete döndürülüp, Dahiliye ve Sıhhiye Nezareti'ne bağlanmıştı. Bu müdürlük, salgın hastalıkların Osmanlı Devleti'ne girmesini ve Osmanlı Devleti'nden başka yerlere yayılmasını önlemekle mükellefti. Hudud-ı Sıhhiye Müdüriyet-i

[87] *Müessesât-ı Hayriye-i Sıhhiye Müdüriyeti (Direction Générale de L'assistance Publiqe de Constantinople).* İstanbul, 1327-1911, 94-95.; Abdülkadir Noyan: "Memleketimizde Salgın Hastalıklar (Kolera Salgınları)", İ.Ü. Tıp Fakültesi Mecmuası, 26 (1963), 437-449.
[88] Oya Dağlar Macar: *Age,* 77-85, 104-15, 130,

[89] BOA. İ. MVL. 500/22591, 16 B. 1280 [27 Aralık 1863].; İ. MVL. 500/22591, 23 B. 1280 [3 Ocak 1864].
90 BOA. İ. MVL. 562/25239-01, 7 CA. 1283 [17 Eylül 1866].
[91] BOA. BEO. 39629, 7 C 1312 [6 Aralık 1894].
[92] BOA. MV. 200/49, 9 R 1334 [14 Şubat 1916].

Umumiyesi'ne merkezi ve yerel idarelerle kara ve deniz sınırlarında bulunan sağlık daireleri bu arada İstanbul'daki tahaffuzhaneler de bağlandı.[93]

Lozan Antlaşması'ndan sonra İtilaf Devletleri İstanbul'dan çekilince, Beynelmüttefikin *Sıhhiye Kontrol İdaresi* de dağıtıldı (1923). *Yerine, İstanbul Limanı ve Boğazları Sıhhiye Müdüriyeti* kuruldu. Ertesi sene adı, *Hudud ve Sevahil Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi* olarak değiştirildi.

Cumhuriyet'in ilânından sonra İstanbul'da ortaya çıkan tek tük veba vakaları nedeniyle, Boğaz'dan deniz yoluyla geçişler yeniden önem kazanmış ve İstanbul limanına gelip Haliç'e girmek isteyen deniz araçlarına kolaylık olmak üzere Yemiş İskelesi'nde bir Sahil Sıhhiye İdaresi faaliyete geçirilmişti. Karaköy köprüsünden Haliç'e giren gemilerin ihtilat etmeksizin Yemiş Sahil Sıhhiye İdaresi'nden pratika alarak rüsum-ı sıhhiyeyi (sağlık vergisini) ödemeleri esası getirilmişti. Bunun üzerine 24 Nisan 1926 tarihinden itibaren Salacak Sahil Sıhhiye Muhafaza Memurluğu lağvedilmiş ve gemilerin Galata Sahil Sıhhiye Merkezi, Yemiş Sahil Sıhhiye İdaresi ile Yenikapı Sahil Sıhhiye Muhafaza Memurluğu'na başvurmaları gerektiği ve buralarda çalışan bütün görevlilerin veba aşısı, Osmanlı gemilerinin de fare itlafı yaptırmak zorunda oldukları duyurulmuştu.

1928 yılında Ankara'ya taşınan bu müdüriyete; İstanbul'da Galata ve Kavak, İzmir, Antalya, Mersin, Zonguldak, Trabzon Sahil Sıhhiye Merkezleri ayrıca İstanbul-Kavak ve Tuzla, İzmir-Urla ve Sinop Tahaffuzhaneleri bağlıydı. Daha sonra bunlara, İstanbul ve İzmir'deki Emraz-ı Sariye (Bulaşıcı Hastalıklar) hastaneleri ile yine İstanbul ve İzmir'de bulunan iki liman laboratuvarı eklendi.[94]

Günümüzde de yürürlükte olan *Umumi Hıfzıssıhha Kanunu* (29-56. maddeler) ile *Hudud ve Sahiller Sıhhat Umum Müdürlüğü*'nün görevleri tanımlandı. Bunların başında uluslararası dolaşımla gelebilecek bulaşıcı ve salgın hastalıklara karşı sınırlarda ve sahillerde, uluslararası sözleşmeler, iç hukuk hükümleri ve Sağlık Bakanlığı emirleri doğrultusunda önlemler almak geliyordu. Bunun için de; gemilerin tıbbi muayenesini yapma, bulaşık olduğundan şüphe edilen yolcuları gözetim altında tutma veya tahaffuzhaneler ile bulaşıcı hastalıklar hastanelerinde tedavi ettirme, gerektiğinde gemileri ve eşyasını dezenfekte ettirme, hastalık etkeni nakleden hayvanlar ile haşeratı yok etme, yolcu ve mürettebata aşı ve serum yapma yetkisi vardı. Kara sınırları ile hava yollarında da aynı uygulamalar geçerliydi (1930).

Kavak Tahaffuzhanesi'ne bağlı olarak faaliyete geçirilmiş olan, *Fare Tetkikat Laboratuarı* (1929), daha sonra görevleri genişletilerek İstanbul Limanı Bakteriyoloji Laboratuvarı'na dönüştürüldü (1933). Genel Müdürlüğün görevleri arasında bulunan Boğazlar'dan geçecek gemilerin tabi olacakları koşullar ve kurallar, 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux'de imza edilen *Boğazlar Rejimi Hakkındaki Mukavelename* ile belirlendi. Bu mukavelenamenin 22. maddesiyle içinde veba, kolera, sarıhumma, lekelihumma, çiçek vakaları görülen savaş gemileri ve bulaşık bir limanı beş kere 24 saatten az bir zamanda terk etmiş olan gemiler, Boğazlar'dan karantina altında geçmeye ve gemilerinde koruyucu önlemler almaya mecburdu.[95] Umum Müdürlük, 1959 yılında dokuz sahil sıhhiye merkezi, 26 sahil sıhhiye memurluğu, iki bakteriyolojihane, üç tahaffuzhane ile Yeşilköy, Esenboğa ve Adana havaalanlarında üç tabipliği yönetiyordu.[96]

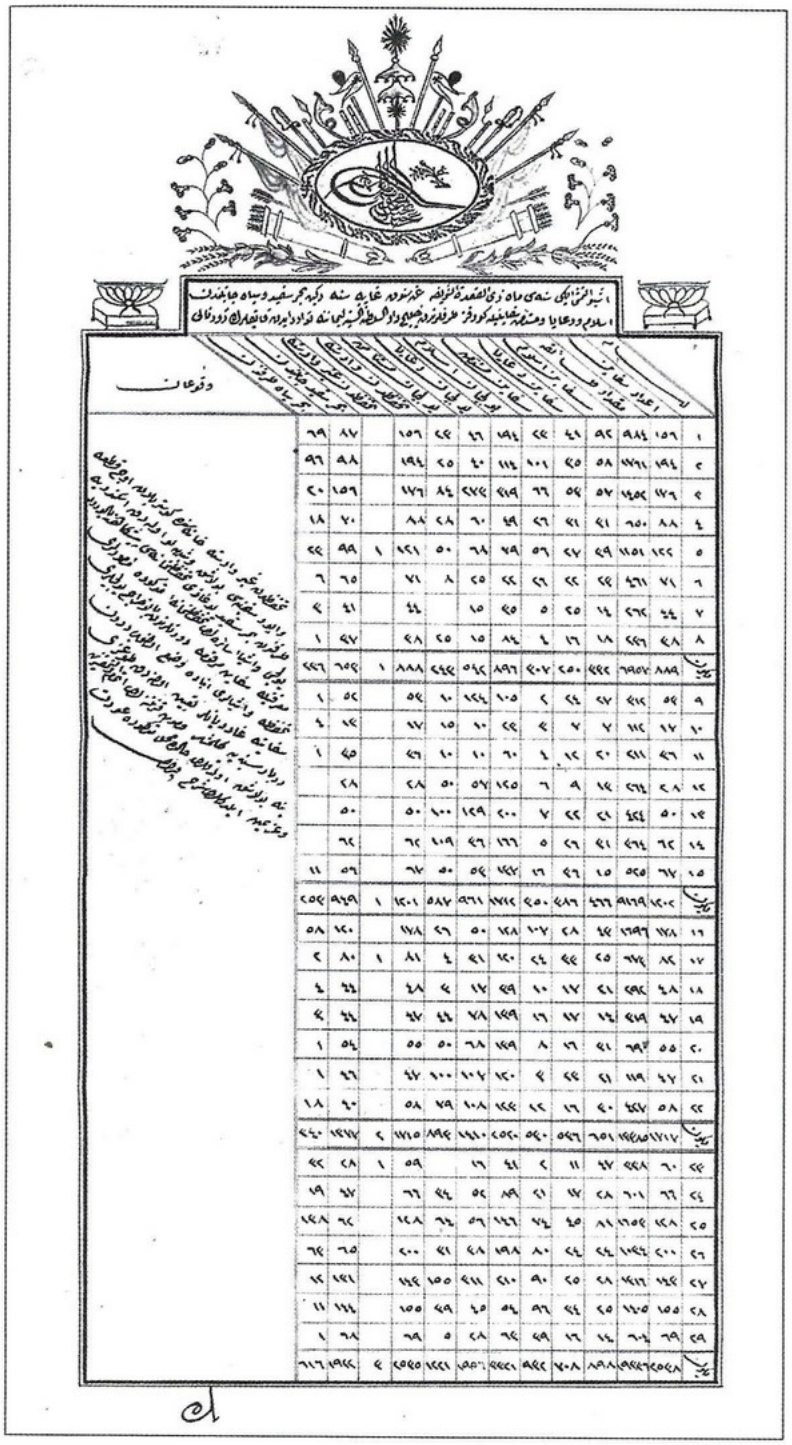
Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, uluslararası giriş çıkış yapılan tüm kara hudut kapıları, limanlar ve havalimanlarında örgütlenmesine devam ederek hizmetlerini sürdürmektedir. Faaliyetlerini Dünya Sağlık Örgütü Anayasası'nın 21. ve 22. maddeleri uyarınca hazırlanmış olan, *Uluslararası Sağlık Tüzüğü* ile *Umumi Hıfzıssıhha Kanunu* çerçevesinde sürdürmektedir. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapacak gemiler, 13 Mayıs 2005 tarih ve 25814 sayılı *Resmi Gazete*'de yayımlanmış olan, *Sahil Sağlık Denetleme Merkezlerinde Uygulanacak Sağlık İşlemlerine İlişkin Yönetmelik*, ayrıca hemen ardından, 20 Eylül 2005 tarihinde yürürlüğe giren 25 sayılı, *Sahil Sağlık Denetleme Merkezlerinde Uygulanacak Sağlık İşlemleri Hakkında Yönerge* esaslarına göre sağlık kontrolünden geçirilmektedir. ■

[93] BOA. İ. DUİT, 77/22, 18 CA 1334 [23 Mart 1916].

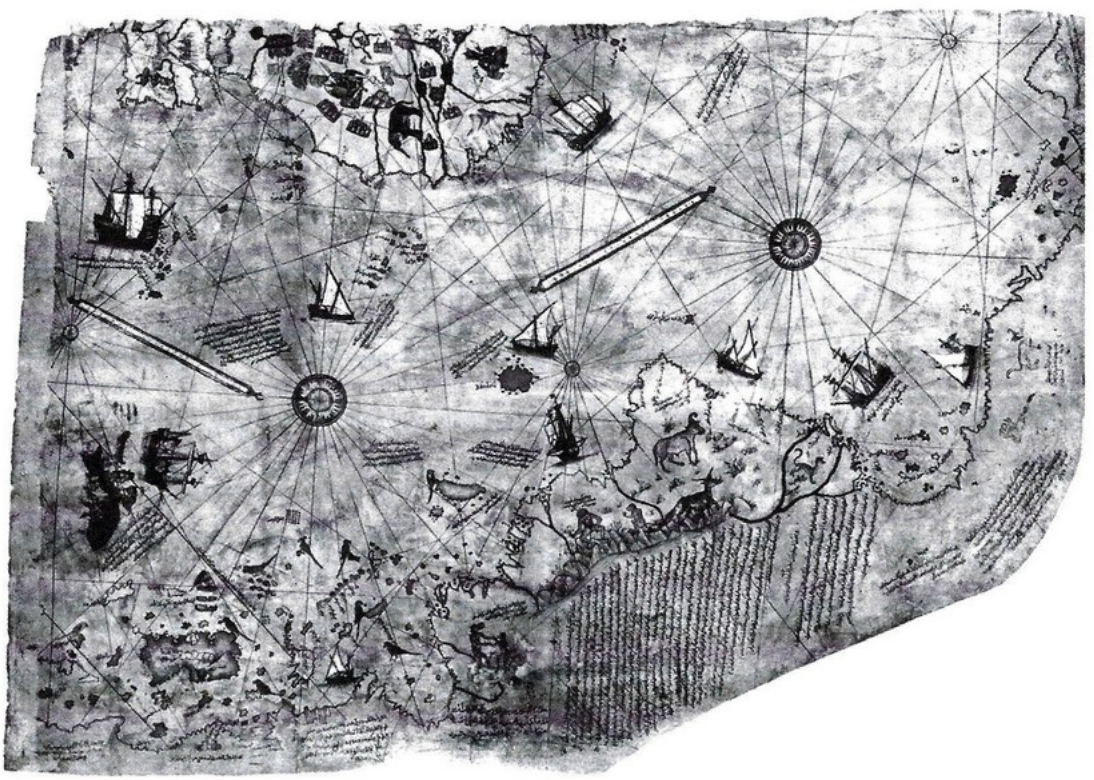
[94] Bedi N. Şehsuvaroğlu: "Türkiye Karantina Tarihine Giriş IV", İ. Ü. Tıp Fakültesi Mecmuası, XXII, 1 (1959), 322-323.; Türkiye *Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi*. Matbuat Müdüriyet-i Umumiyesi 1927-1928, 230-231.

[95] "Boğazlar Mukavelenamesinin Metni", *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1936, 7.

[96] *Türkiye Sağlık Rehberi(Tesisler)*. Ed. H. Edremitli, Haz. M. Ö. F. Muhasiboğlu. İstanbul [1959], 3.



Haliç ve İstanbul Limanına 21 Ekim-19 Kasım 1846
arasında gelen gemilerle tayfalarının jurnali. BOA. İ. HR.
1753, 16 Z. 1262 [5 Aralık 1846]



Piri Reis Haritası

Türkiye ve Deniz Jeopolitiği

CEM GÜRDENİZ

Deniz, toplumların çağlar süren gelişim süreci içinde refah, savunma ve güvenlik alanlarında vazgeçilmez önemde ve öncelikte rol oynamış, güç mücadelesinde en önemli çıkar çatışma alanı olmuştur. Bir başka deyişle, denizlerdeki mücadele dünya tarihini şekillendirmiştir. İmparatorlukların ve daha sonradan ulus devletlerin hegemonya için politik mücadele alanı karasal jeopolitik olarak görülse de son tahlilde asıl belirleyici olan deniz jeopolitiği olmuştur. Küresel hegemonya dünyanın kaderini 15. yüzyıl sonundan günümüze kadar denizler üzerinden şekillendirmiştir. Bir su gezegeni olan yeryüzünün dörtte üçünün okyanus ve denizlerle kaplı olduğu göz önüne alınırsa bu sonuç pek de şaşırtıcı değildir.

Günümüzde yeryüzündeki ülkelerin yüzde 80'inin denizde sınırı var. Dünya nüfusunun yüzde 95'i sahillerin 1000 kilometresi içinde yaşıyor. Siyaseten önemli metropollerin kabaca yüzde 60'ı kıyıların 100 kilometresi; yüzde 70'i ise 500 kilometresi içinde yaşıyor. Dünya başkentlerinin yüzde 80'i kıyılarda yoğunlaşmış durumda.[1] Bunun temel nedeni deniz ulaştırmasından daha ucuz ve ekonomik bir yöntemin henüz bulunamamış olmasıdır. Deniz ulaştırması demir yolundan üç, kara yolundan yedi ve hava yolundan 21 kat daha ucuz olduğu sürece bu durum devam edecektir. Aynı durum bölgesel veya küresel bir savaş durumunda da geçerliliğini koruyacaktır. Zira askeri malzemelerin yığınaklanma için deniz ulaştırmasından başka bir yöntemle çok büyük tonaj ve taşıma frekanslarında nakledilmesi olası değil.

Deniz jeopolitiği bölgesel, kıtasal ve küresel düzeyde yazılı tarihin ilk çağlarından bu yana kıyı ülkelerinin politikalarını ve kaderlerini yönlendirmeye devam ediyor. Tarih boyunca denizleri güvenlikleri için derinliğine savunma alanı, emperyal emelleri için güç intikal alanı, hizmet ve mal mübadelesi için ulaştırma ortamı alanı ve bilimsel/teknolojik ilerlemeler için meydan okuma alanı olarak kullanabilen uluslar hegemonya sahibi olarak öne çıkmışlardır. Denizci devletler önce sanayi toplumu, sonra bilgi toplama aşamalarını başarıyla gerçekleştirerek günümüzün refah toplumlarını oluşturmuşlardır.

Actium Savaşı'ndan, Normandiya Çıkarması'na kadar deniz savaşları ispat etmiştir ki, güç mücadelesinde nihai zaferlerin hepsi, denizden gelir.[2] Diğer taraftan küresel ve kıtasal hegemonlar, tarih boyunca denizde kurdukları düzene, kendi iradeleri dışında rakip aktörleri sokmamaya gayret sarf etmişlerdir. Zira küresel hegemonyanın anahtarı deniz hegemonyasıdır. Tarih boyunca böyle olmuştur. Deniz gücü ve denizcilik gücü deniz jeopolitiğinin iki parçasıdır.

---

[1] Milan Vego, "Littoral Warfare", *Naval War College Review* , Yaz 2015.
[2] Jacques Mordal, *25 Centuries of Sea Warfare*, Abbey Library, 1970, Londra, S.17.

Türkiye için de durum farklı değildir. Gerek Osmanlı İmparatorluğu gerekse Türkiye Cumhuriyeti, iç ve dış dinamiklerin işbirliği ve eşgüdümüyle deniz jeopolitiğinin kaçınılmaz sonucu olan deniz uygarlığından daima uzak tutulmuştur. Gerek denizcilik gücü, gerekse deniz gücü geliştirmesi değişik şekillerle daima engellenmiştir.

Deniz gücü ile deniz jeopolitiği doğrudan ilişkilidir. Deniz gücünün deniz jeopolitiği üzerindeki etkileri somut istatistiki değerlerle ölçülemez. Jeopolitik hedeflere erişim, deniz hak ve çıkarlarımızın korunma ve geliştirilmesiyle ölçülebilir. Bu alandaki en önemli enstrümanlar donanma, sahil güvenlik unsurları ve deniz ticaret filosudur. Günümüzde deniz ticaret filosunun etkisi bu denklemde azalmıştır. Bu nedenle özellikle donanmanın büyüklüğü ve etkinliği ile barış ve kriz dönemlerindeki donanma diplomasisi ve gambot diplomasisi kullanımlarına yönelik faktörler bu değerlendirmede öne çıkar. Güçlü bir donanmanın varlığı, deniz jeopolitiği hedefleriyle siyasi hedefleri ele geçirme ve karşı tarafı etkilemeye yönelik somut sonuçlar elde edilirse, kendini ispat etmiş olur. Bu hedefleri ele geçiremeyen bir donanma, ne kadar büyük olursa olsun görevini yapamamıştır.

Jeopolitik eksen, deniz devletleri için bir seçenek değil, hayatta kalabilmenin gereğidir. Türkiye gibi yarımada coğrafyasına sahip bir deniz ülkesinin, denizlerden herhangi bir şekilde soyutlanması geçmişte örneklendiği üzere yok olmasına neden olabilecek gelişmeleri tetikler. Tarihimiz bu durumun pek acı örnekleriyle doludur. Çeşme, Navarin, Sinop baskınları ile II. Abdülhamit'in donanmayı yok etmesinin sonuçları çok ağır olmuştur. Osmanlıyı parçalamaya gelenler, daima denizden geldiler. Tarih tekrar ettirilirse, gelecekte de böyle olacaktır.

Bunu engellemenin tek yolu, deniz devleti olmanın jeopolitik farkındalığını artırmak, hayati çıkarlarımız olan çevrelendiğimiz denizleri, yani Mavi Vatan ile Türk Boğazları ve Kıbrıs'ı merkeze alan dış politika ve güvenlik politikası uygulamaktan geçer. Deniz odaklı ve denizci bir devlet sistemi kurmaktan geçer. Denizci bir halk yaratmayı hedeflemekten geçer.

Türkiye'nin güvenlik ve refahı, vazgeçilmez bir şekilde çevrelendiği denizlerle iç içedir. Bulunduğu yarımada coğrafyasıyla Türkiye deniz ülkesidir. Bu coğrafyada refah ve güven içinde yaşamak için denizlere yönelmek ve denizci devlet olmak gerekir.

Denizlerde kuzeyini, güneyini ve batısını emniyete alamamış bir Anadolu, iç hatlar durumunun zafiyeti altında, istilalara mahkûm olur. Anadolu ve deniz bir elmanın iki yarısı gibidir. Biri olmadan diğeri olmaz.

Bu çerçevede, jeopolitik eksen, siyaset üstü bir anlayışla takip edilmeli ve geliştirilmelidir. Zira bu alan devletin bekası ve devamlılığıyla ilgilidir. Osmanlı deniz tarihi ve özellikle sanayi devrimini ıskalayan Osmanlının 20. yüzyılın başında yaşadıkları bizler için acı derslerle doludur.

Ünlü deniz tarihçimiz Ali Haydar Emir Alpagut, Balkan Savaşı'nın hemen sonrasında 1913 yılında *Donanma Mecmuası*'na yazmış olduğu "Donanma İstemezük" başlıklı müstesna yazısının son paragrafında şunları söylemektedir:[3]

"Denizler tükenmez bir servet ve kuvvet kaynağıdır. Osmanlı milletinin tabiatında ise denizcilik olmayabilir. Ancak öyle bir memlekette oturmaktadır ki o memleket stratejik politik ve ekonomik durumu itibarıyla denizlere hâkim bir milletle var olmak ihtiyacındadır. Osmanlı Asya'sı kendisine böyle bir sahip buluncaya kadar keşmekeşten kurtulamayacaktır. İnsanlar tabiatın kanunlarına uymazlarsa yaşayamazlar. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kızgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkûmdur."

Alpagut, bu makaleyi Balkan Savaşı sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihinde gördüğü en büyük toprak ve onur kaybına isyan edercesine yazmıştır. Aslında tarihi bir gerçeği gözler önüne sermektedir. Bu coğrafyada denizi ihmal ederek yaşamak mümkün değildir.

Anadolu'nun denizlere olan bağı aslında onun üzerinde yaşayan milletlerin varoluş mücadelesini de şekillendirmiştir. Bu bağı keşfeden ve kullananlar gönenç içinde yaşamış; ona ihmal edenler toprak ve onur kaybına uğramışlardır. 1997 yılında yayımlanan anılarında Kardak krizi esnasında Yunanistan'ın Genelkurmay Başkanı olan Oramiral Limberis'in aşağıdaki sözleri ibret vericidir[4]:

"Balkan Harbi ve Dünya Harbi yıllarında ordumuzun mevcudu 150 bin civarında idi. Fakat donanmamız, Osmanlının 350 bin kişilik kuvvetlerinin deniz yolu ile cephelere sevkini engelleyerek, bu harplerin

[3] Haydar Alpagut, "Donanma İstemezük", *Donanma Mecmuası*, Temmuz 1913, Sayı 459

[4] Cem Gürdeniz, "Güvenlik ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı ve Gelecek", (Silahlı Kuvvetler Akademisi Tezi), İstanbul, 2001, sayfa 124.

sonuçlarında toplam 500 bin kişilik bir kuvvet gibi etkili olmuştur. Bu savaşlar sonunda Osmanlı Devleti yıkılmış; Anadolu'nun önemli bir kısmı işgale uğramış ve Türkler tarihlerinde ilk kez devletsiz kalma riskini yaşamışlardır."

Tarih, Cumhuriyet döneminde tekrar etmemiştir. Cumhuriyet, bu trajedilerden ders çıkarmış, Atatürk'ün strateji aklı ve denizci vizyonu tarihin tekrarına izin vermemiştir. Verseydi, yokluklar ve zorluklar içinde kurulan savaşlar yorgunu Cumhuriyet, daha askerine postal veremezken, Hollanda'dan iki yeni denizaltı, İtalya'dan dört yeni muhribi Cumhuriyet daha beş yaşını doldurmadan ısmarlayabilir miydi? Cumhuriyet Donanması'nın kalkınabilmesi için 1925 yılı bütçesine ek ödenek koyulabilir miydi?

Atatürk'ün kurduğu Cumhuriyet Donanması, onun ileri görüşü ve stratejik dehası sayesinde güçlü bir donanmaya hayat vermiştir. Donanma, böylece son 92 yıl içinde devlet jeopolitiğinin en önemli unsurlarından biri olarak kullanılmış ve deniz gücümüz çağın koşullarına paralel her alanda kurumsallaşarak gelişmiştir.

Diğer taraftan Türkiye günümüzde gerçek anlamda denizci bir devlet olamamıştır. Türk ulusu denizlerden refahına büyük pay aktaramamaktadır. Ancak Türkiye gerçek anlamda denizci bir devletin sahip olması gereken donanmaya erişim ve etkin şekilde kullanım başarısını gösterebilmiştir.

Cumhuriyet Donanması'na 1923 yılından bugüne kadar bayrak taşımış toplam 450 parça savaş gemisinin Türkiye'nin dış politika ve güvenlik politikaları kapsamında elde ettiği kazanımlar, Türkiye'nin yakın tarihine yansımıştır.[4]

1964 yılında Akdeniz'e inen donanma bir daha ne Ege'yi ne de Akdeniz'i terk etmiştir. Soğuk Savaş süresince enerji toplayan ve niteliğini her boyutta ve kapsamda geliştiren Cumhuriyet Donanması, 90'lı yıllardan itibaren açık deniz donanmasına dönüşmüş ve büyük bir başarı öyküsüyle 21. yüzyıla büyük bir enerjiyle girmiştir. Bu enerji bölgesel ve küresel güçleri tedirgin etmiştir. Özellikle 90'lı yılların sonundan itibaren, tarihinde benzeri görülmemiş bir şekilde yükselmeye devam eden Cumhuriyet Donanması, 21. yüzyılın küresel ve bölgesel güç mücadelesinde Karadeniz ve Akdeniz havzasının en önemli unsurlarından biri haline gelmiştir.

Türkiye'nin denizcileşmesinin, jeopolitik eksendeki en önemli aktörü olan donanmasının son 90 yılda neler başardığı; Türkiye'nin deniz jeopolitiğini Ege, Akdeniz, Karadeniz ve Kıbrıs'ta ayrı ayrı nasıl sahiplendiği, yakın tarihimizde ispatlıdır.

Bu dönemde, Türkiye Cumhuriyeti, her üç deniz alanında Türk ulusunun hak ve çıkarlarını sadece korumakla kalmamış, aksine geliştirmiştir. Bunu yaparken arkasındaki en büyük güç, donanması olmuştur. Donanma, 1974 yılında önce Kıbrıs'ta askeri bir zaferin asıl unsuru olmuş, daha sonra Ege'de kıta sahanlığı ve karasuları sorunlarında Yunanistan'ın emrivakilerine set çekmiş; Lozan'da donanmasızlık nedeniyle terk edilen Ege Adaları'nın yakınlarındaki 152'ye yakın ada, adacık ve kayalıkların aidiyetini, 1996 sonrası Kardak krizi üzerinden sorgulamış; Karadeniz'de Montreux rejiminin sadece sıkı bir takipçisi olmamış, aynı zamanda deniz güvenliği işbirliği ve eşgüdümünde sahildarlar arasında öncü bir ülke olarak, BLACKSEAFOR, Karadeniz Uyumu Harekâtı ve Sahil Güvenlik İşbirliği Forumu gibi sahildarlar arasında deniz güvenliği ve işbirliğine yönelik çokuluslu birçok girişime hayat vermiştir.

2004 yılından itibaren arkasına ABD ve AB'yi alan Güney Kıbrıs Rumlarının Doğu Akdeniz'de tek taraflı ilan ettikleri MEB içinde, Kıbrıs Türklerinin ve Türkiye'nin hak ve çıkarlarını koruyacak önlemleri, başta Akdeniz Kalkanı (Mediterranean Shield) isimli deniz güvenlik harekâtı olmak üzere etkinlikle uygulamış, 2009 yılında AB'nin Türkiye ilerleme raporunda Türk Deniz Kuvvetleri bu yüzden ismen şikâyet edilmiştir.[5] 2008 yılından itibaren Hint Okyanusu'nda sürekli varlık göstermeye başlamış, 2010 yılından sonra Akdeniz ve Hint Okyanusu'nda uzun süreli deniz görev grupları dolaştırabilmiştir. En önemlisi ulusal katkı payı yüzde 70'i bulan kendi tasarımı MİLGEM (Milli Gemi), *TCG Heybeliada* korvetini inşa ederek, 2012 yılında hizmete sokabilmiştir. Bu geminin, en yüksek maliyet dilimine sahip savaş yönetim sisteminin de (GENESİS) Deniz Kuvvetleri tarafından geliştirildiğini vurgulayalım.

Bu kullanım ve gelişim refleksi, kumpas davalara kadar başarıyla yürütülebilmiştir. Kumpas davalar yakın deniz tarihimizin en karanlık sayfasını oluşturmaktadır. Söz konusu dönem diğer baskınlardan farklı olarak,

[5] Doğu Akdeniz'de yaşananlar AB'nin 2009 Türkiye İlerleme Raporu'nda Türk Deniz Kuvvetleri'nin ismen şikâyet edilmesine neden oldu. 2009 AB İlerleme Raporu'nun (Turkey's Progress Report) 32. sayfasında yer alan bu şikâyetin İngilizce karşılığı, *"Civilian vessels prospecting for oil on behalf of the Republic of Cyprus were hindered by the Turkish Navy on several occasions during the reporting period"* şeklindeydi.

Türk deniz gücünün kuvvet yapısını değil, ama daha önemli olan komuta yapısını hedef aldı. Bu kapsamda etki tabanlı bu asimetrik harekâtın hedefi, sadece amiral ve seçkin denizci kadroların tasfiyesi değil, Türkiye'nin stratejik anlamda denizcileşmesinin ve mavi uygarlık alanına geçmesinin de engellenmesiydi.

Türk Donanması'nın bugüne kadar maruz kaldığı önemli yenilgiler ve baskınlar incelendiğinde, stratejik karar makamlarında donanımlı ve meslekten yetişme amirallerin yer almadığı görülecektir. Bu durum Türk deniz gücünün ezeli rakipleri tarafından her zaman sömürülmesi gereken zayıflık olarak değerlendirilmiş ve tarih sürekli tekrar etmiştir.

Amerikalı Stratejist George Friedman'ın[6] "Bir donanma gücü oluşturmak, gerekli teknolojiyi üretmek için değil, ama iyi amiraller ortaya çıkaran birikmiş bir tecrübenin devredilmesi gerektiği için, nesiller alır" değerlendirmesi, kumpas davaların ana teması oldu.

Günümüzün yeni şartları ne olursa olsun, hasar derhal onarılmalı ve ileriye bakılmalıdır. Zira bir deniz devletinde yaşamanın bedeli her koşulda denizi kullanmak ve denizde güçlü olmayı gerektirir. Bunun için devlet kurumları ve halkımızla denizcileşmemiz de en az güçlü bir donanma kurmak ve geliştirmek kadar önemlidir. Birinci ve ikinci binyılda Anadolu yarımadasında deniz uygarlığı kuramamış olsak bile, yeni yüzyıl ve binyıllarda sonsuza dek sürecek Türkiye Cumhuriyeti denizcileşmelidir. Bu, jeopolitiğin bir sonucudur. Bir yandan zenginleşirken, diğer yandan ulus devlet ve üniter yapısını koruyup, laik demokrasisiyle birlikte halkının gerçek eğitim düzeyini geliştirebildiği zaman, oluşan bu ideal şartlar altında Türk ulusunun deniz uygarlığına yönelmesi çok kolay olacaktır. Günümüzde deniz uygarlığı kurabilmiş tüm devletlerin, seküler demokrasiyle idare edilen ulus devletler olduğunu hatırlatalım.

Türkiye Avrasya'da jeostratejik bir aktördür. Dünya tarihinin büyük bir bölümünün yazıldığı coğrafya Avrasya'dır. Türkiye'nin 21. yüzyılda Avrasya'ya yönelmesi jeopolitik ve jeoekonomik bir kader olacaktır. Dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 75'inin yaşadığı; dünya kara kitlesinin yüzde 37'sinin kapsandığı; dünya ekonomisinin yüzde 60 hasılasının üretildiği; dünya enerji rezervlerinin yüzde 75'inin bulunduğu Avrasya'nın en kritik bölgesinde bulunan Anadolu, böylesine kritik bir coğrafyada yaşamanın hem ödülünü hem de bedelini yaşamış tarihi bir mirasa sahiptir. Gerek ödülünü alırken, gerekse bedelini öderken belirleyici temel faktör daima donanma, dolayısıyla jeopolitik periferisindeki denizlere hâkimiyetinin derecesi olmuştur. Donanma olduğunda güven ve gönenç, donanma olmadığında çöküş ve işgaller yaşanmıştır.

Anadolu'daki son Türk devletinin geleceği; tarihinde yaşandığı gibi, denizlerdedir. Yaşadığımız ve sonsuza dek yaşayacağımız coğrafyada deniz gücünde değil gerilemeye, duraksamaya dahi tahammül yoktur.

Bu topraklar, Çeşme baskınından sonra, harekâta katılan Rus filolarının Baltık Denizi'nden Akdeniz'e girdiğini duyan ve *"Baltık'tan Akdeniz'e yol var mı?"* diye soran, III. Mustafa gibi devlet yöneticilerini de, *"Ordular ilk hedefiniz Akdeniz'dir!"* diyerek aslında bir ulusun denize yönelişinin başlangıcını haykıran Mustafa Kemal'i de görmüştür. Gelecek nesiller Mustafa Kemal gibi düşünmelidir.

Gelecekte, deniz yetki alanlarımızın oluşturduğu "Mavi Vatan"ımızdaki hak ve çıkarlarımızın geçmişle kıyaslanmayacak düzeyde farkında olmalıyız. Bu hak ve çıkarların kıskançlıkla korunması, geliştirilmesi ve gelecek nesillere devredilmesi sorumluluğu devlete ait olmakla birlikte, halkımızın, düşünce kuruluşları ve sivil toplum örgütleri katkısı ile deniz hak ve çıkarlarımız konusunda bilinçlendirilmesi göz ardı edilmemelidir. Bu farkındalığın en temel aracı, geçmişte olduğu gibi gelecekte de Cumhuriyet Donanması'na yüklenmemelidir. Artık üniversitelerimiz, sivil toplum kuruluşları bu farkındalık vardiyasına destek olmalıdır.

Türkiye, coğrafyası gereği çevrelendiği her üç deniz alanında, Anadolu yarımadasına risk veya tehdit oluşturacak tüm oluşumları kontrol altında tutabilmeli, caydırabilmeli ve gerektiğinde yok edebilmelidir. Batıda Anadolu kıyılarına yakın Ege Adaları ile güneyde Kıbrıs Adası'nın coğrafi varlıkları, Anadolu jeopolitiğinin Ege ve Doğu Akdeniz'de sonsuza dek göz önünde tutması gereken yapılardır. Her iki denizdeki söz konusu adaların Türkiye'nin kıyıları ile içlerini vurabilecek ateş gücüne veya güç intikal yeteneğine sahip olması, Anadolu'nun öncelikli güvenlik endişelerinin başında gelmelidir.

Türk Boğazlarının savunma ve güvenliği her türlü öncelik ve önemin üzerindedir. Bu kapsamda, Karadeniz'de, sahildarlar dışında, başka güçlerin sürekli donanma varlığı bulundurmalarına izin verilmemeli, Montreux Boğazlar Sözleşmesi her koşulda devam ettirilmelidir.

[6] George Friedman, *Gelecek On Yıl*, Pegasus Yayınları, 2011, sayfa 233.

Diğer taraftan, ABD ve AB gözünde *"Bon pour l'orient"* yani "Şark için iyidir!" konumunda olan ülkemizin, denizlerden dışlandığı; Doğu Akdeniz'de AB tarafından yayımlanan haritalarda müstakbel "Münhasır Ekonomik Bölge"mizin, Antalya Körfezi'ne hapsedildiği bir ortamda, 2007 yılında uygulamaya geçen AB Entegre Denizcilik Politikası'nın (Mavi Belge) Türkiye'nin çevre denizlerindeki hak ve çıkarlarını doğrudan hedef alarak, Yunanistan, GKRY, Bulgaristan ve Romanya'yı kayıran politikalarına karşı çıkılmalıdır. Bu kapsamda ayrıca Türkiye'nin imzalamadığı ve sürekli itirazcı (*persistent objector*) konumunda olduğu, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'ne yönelik gelişmeler çok yakından takip edilmelidir.

Türk Boğazlarından her gün geçen yaklaşık 150 gemi ile limanlarımıza her gün giriş çıkış yapan 200'e yakın ticaret gemisine; mavi vatanda balıkçılık yapan 20 bin balıkçı teknesine; spor ya da tatil amaçlı seyir yapan 34 bin Türk amatör denizci teknesi ile binlerce yabancı gezi teknesine ve denizlerimizi denizciliğin diğer faaliyet alanlarında kullanan tüm unsurlara, deniz yetki alanlarımız içinde kesintisiz, emniyetli, güvenli, çevreci ve ekonomik sürdürülebilir bir ortam sağlamak, Türkiye'nin temel sorumlulukları arasındadır.

Türk dış ticaretinin yüzde 86'sının taşındığı deniz ulaştırmamız, tehdit veya risk altına girdiği her bölgede, her koşul ve zamanda korunabilmelidir. Bu bölgeler -bugün için Hint Okyanusu'nda olduğu gibi- gelecekte de okyanus alanlarını kapsamalıdır.

Şüphesiz günümüzde dünya okyanusları ve denizleri küreselleşmenin de etkisiyle daha da küçülmüş ve ortaya çıkan yeni teknolojiler, denizler üzerinde ve altında insan faaliyetinin her veçhesini değiştirmiştir. Türkiye'nin karasal yüzölçümü yaklaşık 780 bin kilometrekareyken, çevre denizlerimizdeki kıta sahanlığı/MEB (Münhasır Ekonomi Bölge), yani "mavi vatanımızın" büyüklüğü, yaklaşık olarak 460 bin kilometrekaredir. Küresel ve bölgesel çerçevedeki gelişmeler, Türkiye'nin gelecek nesillerinin "mavi vatan"a bugünkünden daha fazla ihtiyaç duyacaklarını ve bağımlı olacaklarını işaret etmektedir. Deniz yetki alanlarımızın oluşturduğu, "mavi vatanımızdaki" hak ve çıkarlarımızın öncelikle farkında olmalı, bunlara hassasiyetle sahip çıkmalı ve korumalıyız. Bugün Karadeniz[7] dışında ilan ettiğimiz kıta sahanlığı / MEB (Münhasır Ekonomik Bölge) alanı yoktur. Ege'de 1976 yılından bu yana yürürlükte olan, Bern Mutabakatı[8] nedeniyle söz konusu alanların ilan edilmesinden, siyaseten kaçınılmışsa da Akdeniz'de bugüne kadar böyle bir inisiyatifimiz söz konusu olmamıştır. Bu konuda Dışişleri Bakanlığı'nın, Akdeniz'de 2004 yılında tek taraflı MEB ilan eden GKRY'nin hamlelerine sadece notalarla reaksiyon göstermesinden ve 12 Eylül 2011 tarihinde KKTC'yle imzalanan deniz yetki alanlarının sınırlandırılması antlaşmasından öte, aktif bir politika uygulanamamıştır. Unutulmamalıdır ki, Doğu Akdeniz 21. yüzyılda hidrokarbon potansiyeli en yüksek olan deniz alanlarının başlarında gelmektedir. Bu bölgede Türkiye jeopolitiğinin kritik anahtarının Meis Adası olduğunu hatırlatalım. Eğer Türkiye, bu denizdeki hak ve çıkarlarına sahip çıkmaz, AB ile ABD'nin dayatmalarına boyun eğer ve Antalya Körfezi'ne hapsolursa, dip zenginlikleriyle birlikte kabaca 100 bin kilometrekare alan kaybeder.

Bu kapsamda Ege'de Yunanistan'ın tek taraflı olarak karasularını -ister genel, ister seçici genişletme olsun- altı milin üzerine çıkarması ya da Türkiye aleyhine kıta sahanlığı veya MEB ilan etmesi, asla kabul edilmemeli ve karasuyu genişletmesinin bir savaş nedeni (*casus belli*) kabulünden vazgeçilmemelidir.

Benzer şekilde, Ege'de 1996 yılında, Türkiye'nin fiili askeri müdahalesiyle sonuçlanan Kardak krizi, Yunanistan'la yeni bir sorun alanını ortaya çıkarmıştır. Bu, "Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar" (EGAYDAAK) sorunudur. Kardak konumunda Ege'de 152 adet formasyon mevcuttur. Bunların deniz yetki alanları büyüklüğüne etkisi yüzde 6 civarındadır. Bu sorun çözülmeden, Ege'de kıta sahanlığı ve karasuları sorunu çözülemez.

Uğrunda kan dökerek ve ulusal servet harcayarak Kuzey Kıbrıs'ta kazandığımız ve koruduğumuz hak ve çıkarlarımızı devlet ve hiçbir hükümet yok sayamaz. Kıbrıs kuzeyindeki bağımsız Türk varlığı Lozan'daki deniz jeopolitiği dengesizliğini dengeleyen en önemli kazanımdır. Kıbrıs'taki askeri başarımız sadece adadaki

[7] Türkiye Cumhuriyeti ilk MEB ilanını 5 Aralık 1986 tarihinde 11264 sayılı kararnameyle Karadeniz'de gerçekleştirmiştir. Bu çerçevede kararnameye esas teşkil eden ilk sınırlandırma antlaşması 23 Haziran 1978 tarihinde Sovyetler Birliği ile imzalanan Kıta Sahanlığı Sınırlandırılması antlaşmasıdır.

[8] Ege'de Türkiye ve Yunanistan 11 Kasım 1976'da "Bern Mutabakatını" imzalayarak bu denizde kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda bir anlaşmaya varmak için görüşmelerde bulunmayı kararlaştırmışlar, aynı zamanda Ege kıta sahanlığını ilgilendiren herhangi bir teşebbüs veya hareketten sakınmayı taahhüt etmişlerdir.

soydaşlarımızın güvenliğini sağlamamış aynı zamanda Ege'deki Yunan emrivakilerini de rehine almıştır. Unutulmamalıdır: Coğrafya kaderdir. Bu kaderi şekillendirmek devletin görevidir. Devletin jeopolitik çıkarları kısa ve orta dönemlere yönelik değildir. Yüzyılları kapsar. Anadolu jeopolitiği, Ege adaları ve Kıbrıs'la kuşatılmışlığı reddeder. Kıbrıs'ta tarihin tekrarlatılmaması gerektiğini düşünmek zorundayız. Bu siyasetin değil, coğrafyanın gereğidir.

Bu görüşler ışığında Cumhuriyet Donanması'nın 21. yüzyılda stratejik yönelişi, anavatanın ayrılmaz parçası olan "mavi vatan" üzerinden "Açık denizlere doğru" olmalıdır. Bu yöneliş, deniz jeopolitiğimizin gereğidir.

Bir deniz ülkesi olan Türkiye'nin, donanmasının ve sahil güvenlik komutanlığının geçmişte olduğu gibi gelecekte de dış politika ve güvenlik politikalarının bir enstrümanı olarak kullanımına devam edilmelidir. Bu, canlı bir sistem olan devletin, kendini savunma ve çıkarlarını koruma içgüdüsünün kaçınılmaz sonucudur.

Bölgesel güvenlik dalgalanmalarının, küresel etkilere neden olduğu uluslararası konjonktür çerçevesinde, Türkiye'nin jeostratejik konumu, güçlü bir donanmaya sahip olma gerekliliğini, bugün olduğu kadar gelecek nesillere de yaşatacaktır. Geleceğin küresel güvenlik denklemlerinin Avrasya'da, Türkiye'nin çevre coğrafyasında şekillenmeye başlaması, donanmanın Anadolu'ya karşı sorumluluğunu daha da artıracaktır.

21. yüzyılda Cumhuriyet Donanması, karmaşık bir jeopolitik ortamda yaşamanın zorluğunun bilincinde, caydırıcı niteliğini her durumda koruyabilmelidir. Bu gereklilikte nükleer takatliler dahil denizaltılar öncü rol oynamalıdır.

Ayrıca, Cumhuriyet Donanması, Atatürk'ün, Türk'ün milli ülküsü olarak belirlediği, denizci olma idealine hızla ilerleyecek rotada, halkın denizcileşmesine ve denizcilik gücümüzün her alanda gelişmesine katkı sağlamaya devam etmelidir.

Türkiye'nin 21. yüzyılda güvenliği, refahı ve mutluluğu denizler ve denizcileşmeyle iç içe olacaktır. Türkiye'nin devleti ve milletiyle denizcileşmesi, pek çok yönüyle güvenliğinin de gereğidir. Bu çerçevede denizcileşme ile jeopolitik farkındalık arasındaki ayrılmaz bağı da göz önünde tutmamız gerekir. Ancak ulusal egemenlik ve bağımsızlığın kaçınılmaz bir gereksinimi olan jeopolitik farkındalığın, denizcileşmeden bile önemli olduğuna vurgu gerekir. Zira deniz jeopolitiğinde onarılamayan yaralar alındığında, gelecek nesillerin faydalanacağı deniz yaşam alanı kısıtlanacak ve gelecek kuşaklar denizcileşse bile, bu darlığının bedelini ödemek zorunda kalacaktır.

Bu nedenle Türk Boğazları, Karadeniz ve Montreux dengesi, KKTC'de ikinci donanma etkisi yaratan Türk varlığı, Ege ve Doğu Akdeniz'de ilan edilmemiş kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerimiz ve Kardak benzeri egemenliği anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş coğrafi formasyonların varlığı, deniz jeopolitiğimizin değişmez ana eksenleri olmaya devam etmelidir. Şüphesiz, Ege'de karasuları genişliğinin, çıkarlarımız aleyhinde mevcut açık deniz alanlarını kısıtlayacak her türlü opsiyonda genişletilmesi de Anadolu jeopolitiğinin hassas noktası olmaya devam edecektir.

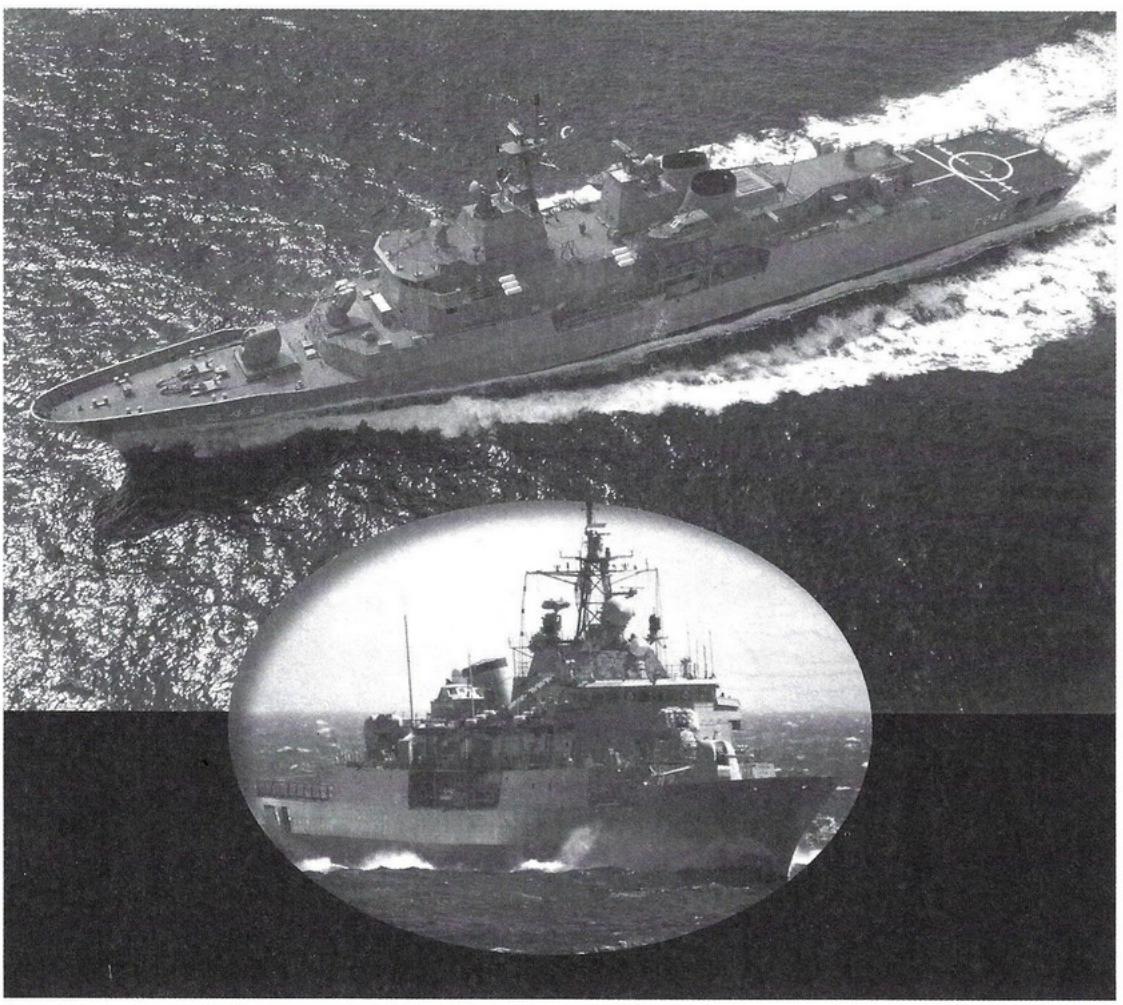
21. yüzyılın gerektirdiği yetenek ve teknolojiye sahip, dünyanın bütün okyanus ve denizlerinde harekât yapma yeteneğinde, gücünün temelini ulusal sanayiden alan bir donanmaya sahip olmak bir seçenek değil jeopolitik bir zorunluluk olacaktır.

Bu çerçevede 21. yüzyılda jeopolitik yönelişi denizlere doğru olması gereken Türkiye'nin, Silahlı Kuvvetleri'nin de yeniden düzenlenmesi ve teşkilatlandırılması gerekir. Güvenlik ve refahı yoğun bir şekilde denize bağımlı olan ülkemizde, Genelkurmay Başkanlığı ve Kuvvetlerin yapılanmasıyla bütçe tahsislerinde Deniz Kuvvetleri'nin öne çıkarılması dikkate alınmalıdır. Denizcilik Bakanlığı kurulması ve Genelkurmay Başkanlığı kurumsal yapısının denizci karakterinin güçlendirilmesi gerekir.

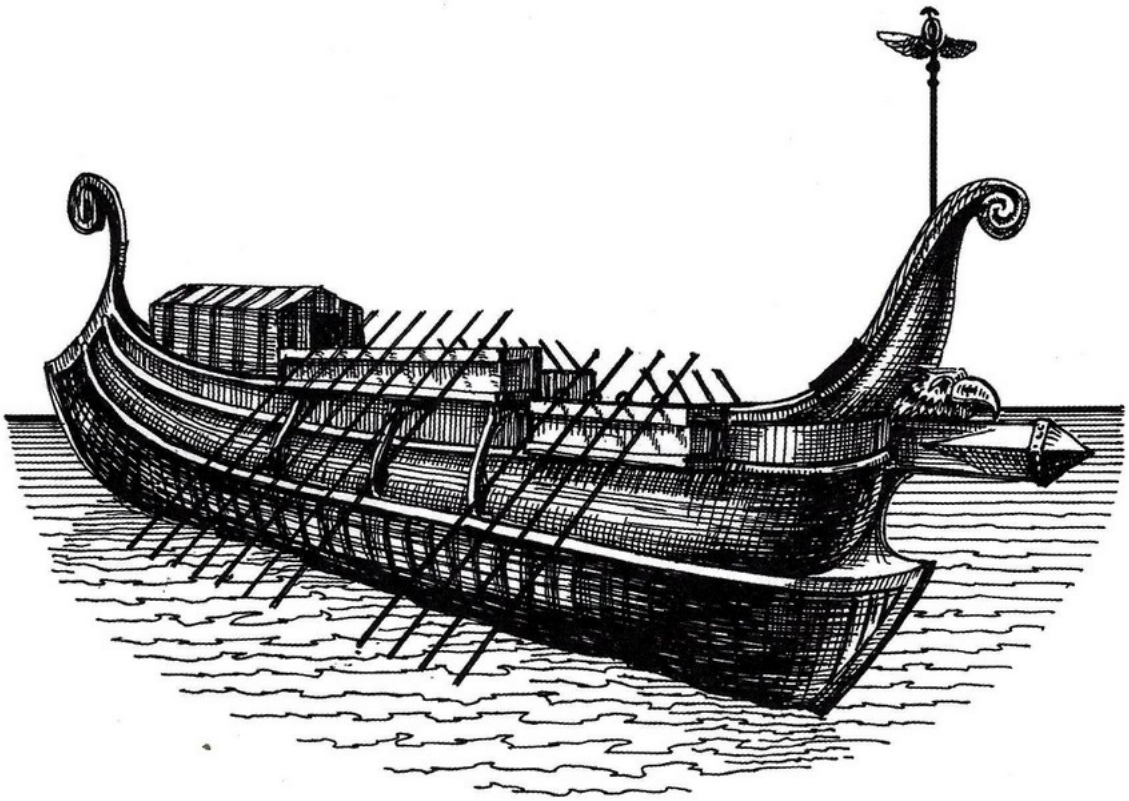
Cumhuriyet Donanması, Atatürk'ün, Türk'ün milli ülküsü olarak belirlediği, denizci olma idealine hızla ilerleyecek rotada halkın denizcileşmesine ve denizcilik gücümüzün her alanda gelişmesine katkı sağlamaya devam etmelidir.

Türkiye, ekonomik anlamda büyüdükçe ve zenginleştikçe, nüfusunun eğitim ve kültür seviyesi arttıkça, en önemlisi bilimselliğe ve akılcılığa yaklaştıkça denizcileşecektir. Böylece deniz jeopolitiği farkındalığı artarken, geniş kaynaklara sahip denizlerden daha fazla yararlanacak, refahını, güvenliğini ve mutluluğunu artıracaktır.

Gelecek Türkiye'nin refah ve güvenliğinin anahtar kelimesi şüphesiz, denizcileşmektir. Denizcileşmeyi başaran ve deniz jeopolitik hedeflerini koruyarak geliştiren Anadolu daha bağımsız, daha uygar, daha demokratik, daha akılcı, daha bilimsel, daha üretken, daha çalışkan, daha cesur, daha çevreci ve tüm bunların sonucunda "daha zengin ve daha mutlu" olacaktır. ■



Bu coğrafyada denizi ihmal ederek yaşamak mümkün değildir



Seyir esnasında her bir kürek üç-beş kürek mahkûmu tarafından çekilirdi

Kadırgada Kürek Mahkûmu Olmak...

MUSTAFA AKTAR

Osmanlı döneminde kadırgalarda kürek çekmiş, ardından emekliye ayrılıp evde huzur içinde anılarını yazmış bir kişi var mıdır, şimdilik bilmiyoruz. Bu tür emekli yazarlara yeniçeriler arasında bolca rastlanıyor. Kadırga kürekçilerinde ise durum tam tersi. Anlaşılan kürek çekmenin bedensel talebi ile okur yazar olmanın zihinsel yükünü birarada kaldıracak kişilerin sayısı çok azdı. Karşı cephede, Fransız donanmasında ise, anılarını yazmış emekli bir kürek mahkûmu var. Onun sayesinde her biri 250-300 kilo gelen onlarca küreğin, şaşmaz bir düzenle suya daldırılma sanatının inceliklerini biraz olsun bilebiliyoruz. Anıların sahibi Jean Mareilhe bir Protestan aydınıydı, ancak 18. yüzyıl Fransası'nda doğmuş olmak gibi bir bahtsızlığı vardı. Katolik olmayı kabul etmedi ve Protestan çalışma ahlakını kürek çekme mesleğinde uygulama yolunu seçti.

Aslına bakılırsa, Jean Mareilhe'in anılarının* Fransız donanmasında veya herhangi başka bir donanmada yazılmış olması hiçbir önem taşımıyor. Kadırgaların işleyişi, donanımdan tutun da personele kadar bütün Akdeniz'de tamamen birbirinin aynısıydı. Bu tuhaf makine eski Yunan'dan, belki daha da öncesinden beri çok az değişime uğrayarak en az 1500 yıl boyunca, deniz savaşlarının tek yıldızı olarak yerini korudu. Bu süre içerisinde imalat, manevra, insan gücünün kullanımı gibi birçok alanda sayısız deney yaşanmış, en mükemmel çözümler bulunmuş ve herkesçe benimsenmişti. Öyle ki, kadırga ister Toscana Dükü'ne, ister Malta Şövalyeleri'ne veya Tunus Beylerine ait olsun, teknoloji ve işleyiş değişmiyordu. Savaşı kazandıran tek şey tekne sayısı ve kaptanın maharetiydi.

Kadırga yaşamının ayrıntılarını sadece anılardan değil, arşivlerde bulunan binlerce resmi kayıttan da öğrenebiliyoruz. Bu konuda Tersane-i Amire defterlerinden, Toulon limanındaki "Matricules de forçat", yani forsa kayıtlarına kadar çok sayıda kaynak mevcut. En büyük kaynaklardan birisi de doğal olarak mahkeme kayıtları. Özellikle kış aylarında, kadırgalar çekeklere alındığında, kaptandan kürekçilere tüm personel liman şehrindeki halk ile aylarca içiçe yaşamak durumunda kalıyor ve bu noktada çözülmesi gereken çok sayıda sorun ortaya çıkıyordu. Karadaki yaşantının bu denli renkli ve karmaşık dokusuna karşın, denizdeki yaşam son derece yalın ve düzenliydi. Arada sırada ortaya çıkan savaşlar da olmasa, kaptan dışındaki herkes için monoton bile sayılabilirdi. Savaşlar ise çok kısa sürüyor, ancak sonuç açısından çok dramatik olabiliyordu. Ne de olsa birkaç saat içinde, bir forsanın gemi ağasına, veya bir Reale kaptanının mir-i gebrana dönüşme olasılığı vardı.

Kadırgalar sadece yaz aylarında sefere çıkardı. Malta, Rodos, İnebahtı gibi büyük seferlerde tüm yetki tek bir merkezi otoritede toplanır ve o doğrultuda davranılırdı. Bu seferlerin dışındaki zamanlarda, kadırgaların büyük bölümü bir nevi korsanlık yapardı. Kadırgalar genelde bir kişinin veya bir kurumun hesabına çalışırdı. En büyük ganimet, karşı tarafın kadırgası veya buradan elde edilecek esirlerdi. Bu esirler Akdeniz'in çeşitli limanlarında satışa çıkarılır, arz ve talebe göre bir piyasa oluşur, dost düşman herkes bu pazarlara gelir ve ihtiyacını karşılardı.

Satın alınan esirin denizci olması hiç önemli değildi. Ondan beklenen tek şey yazın üç dört ay kadar süren deniz yaşamındaki zor koşullara dayanması ve yaşama tutunmasıydı. Kürekçi olacak kişinin ilk başta saçı kökünden kesilir ve ayaklarından birisine demir pranga takılırdı. Bir sene

boyunca giymek üzere en sert kumaştan yapılmış iki adet gömlek ve iki adet don verilirdi. Donlar etek şeklindeydi, çünkü prangalı ayaktan geçmesi mümkün değildi ve baştan aşağı doğru geçirilerek giyilirdi. Bunların dışında kulağı örtmeyecek kadar küçük bir de başlık verilirdi. Ayaklar çıplaktı. Kürekçi, yaz aylarının güneşini, sıcağını, gecenin soğuğunu kadırgada bir tahta sıranın üzerinde geçirirdi. Kısa sürede cildi köseleye dönüşmezse güneşe uzun süre dayanması çok zordu. Geceler, fırtınalar, soğuk ciddi bir dayanıklılık testi oluştururdu. Akdeniz havzasının insanları bir şekilde bu şartlara alışır ve ayakta kalmayı başarırlardı. Esir fiyatlarının çok yükseldiği bir dönemde Fransız donanmasına Gineli siyahlar alınmış ve küreğe verilmişti. Bir süre sonra, kas gücü açısından çok yeterli olmalarına rağmen, çoğu soğuğa dayanamayıp ölmüştü. Hemen bu uygulamadan vazgeçildi; esirler Gineli de olsa pek ucuz değildi. Yiyecek ise sadece ölmemeye yetecek kadardı. Kabaca iki dilim ekmek ve bir avuç fasulye ya da bakla bir günlük yiyeceği oluştururdu. Tuvalet ihtiyacı oturulan yerden teknenin karinasındaki birikmiş suyun içine doğrudan yapılırdı. Çok seyrek de olsa tekne ters yüz edilir ve biriken su yenilenirdi. Kadırganın karaya yanaşması durumunda, diğer tüm mürettebat çıksa bile, kürekçiler çoğu zaman teknede kalırdı. Zincirleri sökmek, sonra tekrar takmak çok kolay bir iş değildi.

Seyir esnasında küreklerin kullanılması ise bugün bizim bildiğimiz gezinti kayıklarına hiç benzemezdi. Her bir kürek üç-beş kişi tarafından çekilirdi. Bu, bugün saltânat kayıklarında gördüğümüz şekilde oturarak yapılan bir iş değildi. Kürekler çok büyük, dolayısıyla çizdikleri yay bir insan kolunun hareket mesafesinin çok ötesindeydi. Kürekçilerin hareketi üç basamaklı bir merdiveni sürekli şekilde inip çıkan bir kişiye benzerdi. Prangalı ayak orta basamakta sabit kalır, diğer ayak ise en alt ve en üst basamaklar arasında sürekli iner çıkardı. Çekme kuvveti, en yüksek basamağa çıkıldığında, en alt basamağa doğru sırtüstü düşme pozisyonuna giren kürekçinin vücut ağırlığıyla oluşurdu. Bugünkü kayıklarda kullanılan kol kuvveti kadırgalarda hiçbir zaman devreye girmezdi. Zaten yan yana çok sıkışık bir şekilde yerleştirilmiş olan kürekçilerin kollarını yana açabilecekleri bir mesafe de yoktu. Bu tür bir egzersiz kürekçilerin kollarını hiçbir zaman fazla geliştirmez, aksine bacakları kuvvetlendirirdi, o da sadece bir taraftakini.

Bütün bu zorluklarına rağmen, Osmanlı veya Fransız donanmalarındaki kürekçiler sadece esirlerden de oluşmazdı. Hatta bunlar toplam sayı içerisinde yüzde 10'u geçmezdi. Esirler dışında mahkûmlar, kaçaklar, borçlular ve hatta para karşılığı bu işi meslek olarak yapanlar da vardı. Ücretli çalışanların parası doğrudan devletten geldiği gibi, vergi benzeri mekanizmalarla dolaylı yollardan temin edilirdi. Bunlara "ocaklık kürekçi" denirdi. Mesela bazı meslek gruplarının sabit kürekçi temin etme zorunlulukları vardı. 17. yüzyılda İstanbul'un kıyı mahallelerindeki meyhaneciler her yıl belli sayıda kürekçiyi bulmak ya da parasını vermek zorundaydılar. Ocaklık kürekçilerin bir bölümü de reayadan temin edilirdi. Bu, her bölgenin birkaç senede bir, belirli sayıda gencini kürek mahkûmu olarak gurbete göndermesi anlamına geliyordu. Sahada bu işi yürüten sancak beyleri ise tabii dünyanın en nazik beyefendileri değildiler ve bazan kendi seçtikleri gençleri ailelerin ellerinden zorla alabiliyorlardı. Bu durumda, mesela Polatlı'nın bir köyünde sakin sakin koyunlarını otlatan bir genç, ertesi yıl Toulon sokaklarında Fransızca konuşan bir bıçkına dönüşebiliyordu.

Osmanlılarda olduğu gibi, Fransız donanmasında da kürekçilerin büyük bölümü ücretli çalışanlardan oluşurdu. Esir ve mahkûmlar tüm kürekçi toplamının kabaca yüzde 20'sini oluştururdu. Fransız donanmasındaki tüm resmi yazışmalarda bu kesim için "forsa" ve "Türk" terimleri kullanılırdı. "Forsa" kelimesi ülke içinden getirilen mahkûmları, "Türk" kelimesi ise tüm esirleri kapsıyordu. Fransızların tüm esirleri "Türk" olarak tanımlaması, Osmanlılarda tüm Batılıların "Frenk" olarak bilinmesinin bir karşılığı gibidir. Bu esirler ister Kuzey Afrika Berberilerinden, ister Anadolu Rumlarından, veya İspanya Moreskilerinden olsun, adları her zaman "Türk"tü. Fransızların, 17. yüzyılın sonlarında bile Hıristiyan Ortodoksları Müslümanlarla eşit görmesi ilginçtir. Fransız devlet adamı Colbert'in, Ortodoks Rumları Hristiyan sapkınları olarak nitelendirdiğini ve kürek mahkûmu olmalarında hiçbir sakınca görmediğini gösteren resmi yazışmalar vardır.

Kadırga kürekçileri en renkli günlerini muhakkak ki kış aylarında liman şehirlerinde yaşıyorlardı. Marsilya, kadırgaların çekildiği bu kıyı kentlerinden birisiydi. İlke olarak kadırga kürekçilerinin kendi-

Esirler dışında mahkûmlar, kaçaklar ve borçlular da kürek mahkûmu olarak çalıştırılırdı

lerine ayrılmış barakalarda, prangalı olarak, halkla ilişki kurmadan yaşamaları gerekiyordu. Ancak bu hiçbir zaman gerçekleşemedi. Her şeyden önce bu kadar ucuz bir işgücünün aylarca atıl kalması işadamlarının iştahını kabartıyordu. Başta sabun imalatı, giderek tekstil, mobilya gibi birçok üretim alanı bu işgücünü kullanmaya başladı. Barakaların yanı başına imalathaneler kuruldu. İşadamlarının yanı sıra kürek mahkûmları da para kazanmaya başladılar. Başlangıçta, donanma subayları bu uygulamadan rahatsız olsalar da, giderek dönen çarktan nasiplerini almaya başladılar ve sessiz kalmayı tercih ettiler. Zaman içinde, esirler ve mahkûmlar arasında, o günün diliyle Türkler ve forsalar arasında bir fark oluşmaya başladı. Forsalar ne de olsa hırsız, katil gibi kanun kaçaklarından, toplumun dışına itilmiş kişilerden oluşuyordu ve iş ortamına her zaman adapte olamıyorlardı. Buna karşın Türk adı altında anılan esirlerin çoğu, Anadolu çiftçisi veya Kuzey Afrika balıkçısı gibi çalışmaya yatkın kişilerden oluşuyordu. Çalışma hayatına kolayca uyum gösterdiler. Esirler arasında becerikli olanlardan, Marsilyalı imalatçılar ile kadırga kürekçileri arasında bağlantı sağlayan bir çeşit "dayıbaşı" sınıfı bile oluştu. Hatta bazı Türk esirlerin, Marsilyalı zengin ailelerin yanında çiftlik kâhyalığı gibi güven esasına dayalı işlerde çalıştıklarına tanık oluyoruz. Aralarında zengin olanlar da oluyor. Gerekli mercilere hediyesini verenler arasında kıyıya kendi evini yaptıranlara bile rastlanıyor. Marsilya'da tüm tarafları bir şekilde memnun eden bu sistemin benzerlerinin İstanbul'da veya Cenova'da da yaşanmış olduğundan hiç kuşkum yok. Yaşanmış bu hikâyeleri arşivlerden bulup çıkaranlara imrenmemek mümkün mü? ■

*Jean Marteilhe, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil* (édition établie par André Zysberg), Paris, Mercure de France, "Le temps retrouvé", 1982.

Mümtaz Soysal ve Deniz Irak.
"Mümtaz Hoca benim için deniz tuzudur, kokusudur..."

MÜMTAZ SOYSAL

"Aslında Vakit Hiçbir Zaman Geçmiş Sayılmaz"

DENİZ IRAK

Kapıda heyecanlanıyorum. Bir çınarla söyleşi yapacağım.

Burnuma aynı koku geliyor yine. Tuz kokusu. Deniz tuzu. Mümtaz Hoca benim için deniz tuzu.

Yalnız tuz deyip geçmeyin. Gandhi'nin en önemli ayaklanmalarından biridir "Deniz Tuzu Ayaklanması". Hintliler, İngilizlerin deniz tuzu çıkarma tekelini kırmak için Gandhi önderliğinde, Hint Okyanusu kıyılarına kadar bir yürüyüş düzenlerler.

Deniz Tuzu Yürüyüşü, Hindistan bağımsızlık sürecindeki başkaldırı yürüyüşlerindendir.

Yani deniz aslında isyandır, sorgulamaktır, kabul etmemektir.

* * *

Mümtaz Hoca benim için deniz tuzudur, kokusudur bu yüzden. Sorgulayıcı aklın önderlerindendir. Hasdal günlerimizde yazdığı deniz yazılarıyla dört duvar arasına denizlerin kokusunu, tuzunu getiren son Jöntürk'tür. Karasal kültürlü, kısır Türk siyasetinin içinde, çamurda bir incidir.

Deniz kültürüne ve deniz jeopolitiğine hâkim nadir Türk siyasetçilerindendir. Yazdığı deniz yazılarıyla Türk siyasetine vizyon katmaya çalışan, azıcık da tuzlu su olsun diye didinen ender politikacılardandır.

Denizlere sadece yüzeyinden değil, üç boyutlu bakmayı bilen bir duayendir.

Centilmen, diplomat, öğretmendir...

* * *

Kapıyı çalıyorum. Kızı Funda Soysal karşılıyor. İçeri giriyorum, salona yöneliyorum. Koltuğun köşesine usulca oturup beklemeye başlıyorum. Derken sesi geliyor. Yavaş adımlarla odasından çıkarak yaklaşıyor.

Gelen aslında yalnız Mümtaz Hoca değil. Gelen, Trablus, Balkan ve Çanakkale'den sonra Osmanlı Donanması'nı bırakıp Kuvayı Milliye'ye katılan Bahriye Kolağası Beşiktaşlı Osman Muhtar'ın oğlu.

Bir bahriyelinin oğlu gelen. Tıpkı, benim gibi...

Ayağa kalkarak yaklaşıyorum. O yüzündeki tatlı tebessümle elimi sıkıyor: "Hoş geldiniz."

Gerçekten de hoş buldum. Şahsım adına ne unutulmaz, ne harikulade bir an!

Yüzüne bakıyorum. Yaşının getirdiği ince çizgiler üzerinde. Belli ki mücadeleyle geçmiş bir ömrün izleri bunlar. Mamak'ın izleri. Hiç anlatmadığı ve de anlatmayacağı dört duvarın izleri.

Ve dahasının izleri tabii... Bildiğimiz ya da bilmediğimiz yanlarıyla mücadele ruhuna sahip bir adamın ömrünün izleri... Hepsi yüzünde.

Belli ne fırtınalardan geçmiş ne dalgaların arasından çıkmış.

Hayat ne garip, tüm ideali bu ülkeye hizmet olan iki Türk evladıyız. Ayrı zamanlarda birimiz Mamak'tan, birimiz Hasdal'dan çıkmış ve seneler sonra aynı masada buluşmuşuz.

Bu bir bayrak yarışıysa durduğumuz ve bayrağı devralacağımız yer belli sanırım.

Bizi o masada buluşturan ise deniz tutkumuz.

Tabii, hocanın yanında biz olsa olsa miço oluruz.

Bu deniz âşığı kaptanın, Mümtaz Soysal'ın bizlere en büyük mirası belki de 1995'te Bilgi Yayınevi'nden çıkan *Öpülesi Gemiler* kitabı. Diğer kitaplarının gölgesinde kalmış, lakin deniz vizyonuna sahip bir politikacının bu ülkenin denizcileşmesine yönelik ömürlük mücadelesinin simgesi.

Neler yok ki bu kitapta...

Bugün dile getirdiğimiz pek çok konunun bundan 30 sene evvel kaleme alınmış olması mesela, işte bu kitapta...

Denizci Türkiye hayali bu kitapta:

"Üç yanı denizle çevrilmiş bir ülkede, bütün çabalara rağmen, hala tam anlamıyla 'denizci bir halk' olamamışızdır. Niçin acaba? Galiba, tüccar bir halk olamayışımızın cevabı ile bu sorunun cevabı aynı."(-Sayfa 15, 1975)

"Denizciliği bugünkü düzeyinin en az beş-altı katı kadar geliştiremeyecek bir Türkiye ise, dünyaya açılmak ve büyük devlet olmak hayalinden vazgeçmelidir. Denize açılmadan dünyaya açılmaya kalkana martılar bile güler." (Sayfa 116, 1990)

Mavi vatanın taşıma yükünü omuzlarına alma hayali bu kitapta:

"İnsanlarımızın İstanbul'dan Hopa'ya kadar otobüslerde perişan olarak gitmelerini, on binlerce ton yükün mazot yakarak, lastik eskiterek, asfalt bozarak ve milyarlarca dövizi dışa akıtarak, neredeyse kıyıya paralel yollardan taşınması ille de zorunlu mu? Artvin ya da Kars gibi yerlere gitmek için hep binlerce kilometrelik karayolu tepmek mi gerekir, yoksa hızlı ve ucuz vapur seferlerine birleştirilmiş yan bağlantılarla deniz ve karayollarını akıllıca kullanma olanağı bulunabilir mi?" (Sayfa 29, 1980)

"Deniz yoluyla taşınacak bunca insanı olan bir yarımada ülkesinin denize böyle sırt çevirmiş olması çok anormaldir." (Sayfa 158, 1994)

Limanlarımız bu kitapta:

"Trabzon'un Mersin'in çağdaş donanımlı limanlara dönüştürüldüğünü düşünün: Türkiye'nin 'oturduğu yerde' para kazanması işten değildir. Çünkü oturduğu yer, oturabilmek için başkalarının dünyayı verebilecekleri yerdir." (Sayfa 33, 1995)

Gemi tutkusu bu kitapta:

"Gemileri sevenler, krom parıltılı ve yüzen apartman görünümlü lüks yatları beğenmezler. Ve ille de eski yelkenli gemilere, yandan çarklı vapurlara, istim ve kül kokulu buharlı şileplere bayılırlar."

(Sayfa 10, 1995)

Yelken bu kitapta:

"Denizcilik eğitimini yelkenli gemide başlatmak, yalnız aşılanan zevkler bakımından değil, doğaya karşı doğayı kullanarak yürütülen bir mücadelenin verdiği disiplin duygusu bakımından da yararlı sayılır." (Sayfa 17, 1977)

Üçüncü Köprü bu kitapta:

"Boğaziçi'nin iki yakasını birbirine bağlayacak bir köprü vaktiyle kaçınılmazlaşmış olabilir. Ama, ikinci köprü, üçüncü köprü kaçınılmaz değildir. Tam tersine, bunlara karar vermeden çok ciddi düşünmek gerekiyor. Çünkü, dünyanın her yerinde görülmüştür ki, bu işin sonu yoktur ve köprü köprüyü getirmektedir." (Sayfa 56, 1984)

Denizcilik Bakanlığı bu kitapta:

"Deniz ile ilgili bütün sorunlara sahiplik edecek tek bir makam yoktur. (Sayfa 90, 1987)

"Oysa bugünün Türkiye'sinde denizi sevmek şöyle dursun, bir denizcilik bakanlığının kurulması için bile hala beklenmektedir." (Sayfa 146, 1992)

Haliç'in deniz parkı olması hayali bu kitapta:

"Galata köprüsünün Karaköy ayağından Unkapanı köprüsüne, Azarkapı'ya kadar uzanan yer, yaşayan bir deniz müzesi ya da 'deniz parkı' yaratmak için ideal köşedir." (Sayfa 106, 1988)

Deniz ticareti bu kitapta:

"Bugün Ege'de karşı karşıya kaldığımız sorunlar, büyük ölçüde, deniz ticareti denen olayı çok geç anlamış ve kavramış oluşumuzun sonucudur. Böyle bir bilinç daha önce doğmuş olsaydı, ne Osmanlı donanması Ege'yi koruyamayacak kadar küçülür, ne de İstiklal Savaşından zaferle çıkmış bir Türkiye Ege haritasının Lozan'da böyle çizilmesine razı olabilirdi." (Sayfa 113, 1989)

Denizcilik eğitimi bu kitapta:

"Biri yelkenli, biri de en son araçlarla donanmış motorlu iki okul gemisi, gelecekteki Türkiye'nin denizcilerini yetiştirmeye ayrılmadıkça, Preveze ve Kabotaj bayramlarında 'üç yanı denizlerle çevrili...' diye başlayan iri laflar etmek boştur, gülünçtür ve ayıptır. Bu ayıp devletin olduğu kadar denizden para kazanan, ama denizcilerin yetişmesi için bir araya gelip bir okul gemisi bile armağan edemeyen Türk armatörlerinin de ayıbıdır." (Sayfa 143, 1992)

Ve denizcilik umudu bu kitapta:

"Bir halk, Ay-yıldızlı bandırayı çekmiş gemi görünce özlediği oyuncağa kavuşmuş çocuklar kadar seviniyorsa, o halkta çok olumlu yönlere çevrilebilecek bir deniz sevgisi hâlâ var demektir."

(Sayfa 51, 1983)

Öpülesi Gemiler bir miras, bir bayrak yarışının devamı...

Bir pusula, denizci Türkiye'nin rotası.

Ve biraz da o rotayı çizene soralım dedik.

Ve başladık sormaya... Vira Bismillah:

-Hocam, deniz tutkunuz nereden geliyor?

-Doğduğum yerden geliyor, aileden geliyor. Babam bahriyeden yetişme, çarkçı. Zonguldak'tan İstanbul'a vapurla gelip gidiyorduk. Hatta bir keresinde gemide düşmüştüm, merdivenden düşüp başımdan yaralanmıştım. Çocukluk işte...

Annemin babası Bartın'dan. Zonguldak'ta zaten hep etraftan gelenler vardır. Bartın da Türkiye'nin tek denizden ırmakla içeri girilen yerlerinden. Bartın'dan Zonguldak'a motorlarla gidilirdi. Yolculuk on dakika sürerdi. Evimiz de zaten denize yakındı. Aramızda bir maden direkleri sahası vardı. Evden deniz görünürdü. Mendirekli liman görünmezdi ama açıkta demirleyenler görünürdü. Ben küçüklüğümde o gemileri seyrederdim. Deniz bulunan bir çevrede yetiştim yani.

Babam, sivile çıktıktan sonra Ereğli işletmelerinde görev almıştı. Kozlu ve Zonguldak arasında gidip gelirdi, kömürden, motordan anlayan biri olarak.

-Evinizde denizcilikle ilgili objeler var mıydı?

-Öyle sergilenmezdi ama babamın istiklal madalyası, bahriyeli kılıcı vardı. Bir de Trablusgarp Harbi'nde İtalyanların torpillediği ve limana sokup karaya oturttukları geminin, *Avnillah*'ın resmi vardı.

Babam İstiklal Harbi gazisidir. Trablusgarp Harbi'nde, savaştan sonra *Yavuz*'da bulunmuş. *Alemdar*'ın da çarkçısıdır. İstiklal Harbi'nde Rusya'dan malzeme getiriyorlarmış. Babam çok anlatmazdı ama, anlatılmazmış...

Babam, İkinci Dünya Harbi'nde sivil koruma şefi olmuştu. Harpte gerekirse komutan olacakmış. Zonguldak'a çok sığınmacılar gelirdi, onları enterne ederlerdi. Bizim harbe girmeyeceğimizi öğrenince, yani Ruslarla Almanlar kapışınca, harbe girmedik diye "bahriye çiftetellisi" oynamıştı.

Babam İstanbul asıllı, İstanbul'a gelip giderdik posta seferleriyle. Karadeniz'de Hopa'ya kadar giden İstanbul'dan büyük vapurlar vardı, *Karadeniz*, *Tarı* filan, bir de küçük Çanakkale ile *Anafarta* vardı, küçük postalar, Ereğli'ye gidip gelen.

Bir defasında Kozlu'ya gitmiştim yürüyerek, dönerken motorla döndüm. Dönüşte motor bozulmuştu. Evdekiler endişelenmişler. Benim de kendi yaptığım, ağaçtan çakıyla oyduğum, Barbaros adı vermiştim, bayağı direkleri vardı, bir ufak gemi vardı, babam da hıncını ondan çıkarmıştı, ceza olsun diye. Gemi maketçiliğimiz bile vardı yani. Yakında Dilber Tepesi vardı, oradan deniz seyredilirdi.

Alemdar gemisi makine subaylarından Beşiktaşlı Yüzbaşı Osman Muhtar (Soysal) Bey

-Fırtınalarla aranız nasıldı?

-Fırtınayı da severdim. Denizci fırtınayı da sevmeli. Geminin başının kalkıp inmesi...

Beni deniz tutmazdı.

-Balık tutar mıydınız?

-Balık tutmazdım. Ama balık severim. Denizden çıkan her şey hayattır.

Bir de teknem oldu sonra, adı "Hanım". Sekiz metrelik gulet. Görünce, bu kadarı bana yeter, onunla oynarım, diye düşündüm. Epeyce de sefer yaptık. 30 sene filan oynadım onunla. Bir ara eskimişti ama tersanedekiler sağ olsun sıyırıp yeniden yaptılar, iskeleti çok sağlam, dediler. Öyle de çok güzel oldu.

-Denizcilik deyince aklınızda neler canlanıyor? Deniz sevgisini nasıl tanımlarsınız?

***Öpülesi Gemiler*'deki bir yazınızda "Denizi sevmek, yalnız maviyi, yeşili, durgun suyu sevmek değildir. Denizi seven, dalgayı, rüzgârı, fırtınayı da sever. Suyun içindekileri ve üzerindekileri de sever" diye tanımlamışsınız mesela...**

-Ben fırtınaları da severim. Denizcilik deyince tüm alanlarını düşünmek lazım. Her şey içinde, balıkçılık, deniz madenciliği, deniz arkeolojisi,

ulaştırma, müzecilik vb. Bütün dallarıyla düşünmek lazım.

Ulaştırma mesela... Muntazam seferler olmalı; eskiden vardı, artık yok. Deniz yollarıyla Marsilya'ya gidilirdi. Zonguldak'ın kömürü şileplerle İstanbul'a gelirdi. Yolcu gemisinden şilebe çevrilmiş olanlar vardı, hakiki şilep olarak yapılmış olanlar vardı.

Denizciliği bilenler gemiyi en efektif şekilde kullanmayı bilirler. Bizim şileplerin çoğu öyle idi. Şilep olarak yapılanlar sonradan çıktı, "Bakır", "Krom" diye isimleri vardı. Savaş zamanında gemilerin başında ve kaptan köprüsünün hizasında iki bayrak boyanırdı. Almanlar ve Ruslar batırmasın diye, İstanbul'a gidip gelen şileplerin bile bordasına bayrak yapılırdı, onlar da gece aydınlatılırdı, zaten gece seferi de olmazdı. Onları görünce, benim gemilerim, derdim.

-Senelerce siyasetin merkezinde olmuş biri olarak Türk siyasilerinin deniz ve denizcilikle olan ilişkisini nasıl değerlendiriyorsunuz? *Öpülesi Gemiler* kitabında devletin denizciliğe bakışına yoğun eleştiriler mevcut. O günlerden bu yana devletin denizciliğe bakışında bir değişiklik oldu mu?

-Pek merak salan olmadı bu meseleye. Aslında vakit hiçbir zaman geçmiş sayılmaz. Şimdi de, gene canlandırılması gerekir. Türkiye'nin dış ticaretinin denizden büyük ölçüde yararlanması gerekir. Armatörlerin ona merak salmaları gerekir.

Eski aileler vardır. Onlar deniz ticaretiyle ilgilenirler. Devletin bir girişimi olmuş gibi gelmiyor bana.

-Türk halkının denizle olan ilişkisini nasıl değerlendiriyorsunuz?

-Kullanmıyorlar pek. Mesela Karadeniz seferleri olması gerekirdi. Deniz yoluyla yolcu taşınmıyor Türkiye'de. Otomobiller, kamyonlar, otobüsler... Bizim millet otobüsü tercih ediyor. Limanların, rıhtımların iyi olması lazım, insanları çekmesi lazım. Deniz izciliği yok Türkiye'de. Başlangıçta oradan heves edilir, oradan denizci yetişir. Milli Eğitim'de denizcilik kulüpleri olması lazım, halka deniz sevgisinin aşılanması gerekir. Sahillerde denizi seven, denizle uğraşan insanlar var, Karadeniz'de filan. İstenirse o insanlardan bayağı bir kadro oluşturulabilir.

-Sizce Türkiye nasıl denizcileşir?

-Ekonomi bakımından... Bir kere planlı bir ekonomi olursa, denizin fonksiyonu nedir belirli olur, ona göre bir denizcilik politikası yapılabilir. Gemi inşanın, arkeolojinin hepsinin birden düşünülmesi gerekir. Planın olması gerekir. Bir kere devletçilik olmadığı için, her şey özele bırakıldı. Devletin kendisinin yapması gerekirken, olmadı. Bazı aileler var, onların parasıyla ticaret yapılıyor. Taşımanın denize mümkün olduğu kadar aktarılması gerekir, en ucuz taşıma o.

Köprüler yapılacak diye yollar yapılıyor, liman yapılmıyor. İstanbul'un hâlâ büyük, canlı bir gemisi yok. Karadaki müze gemileri sevmiyorum, yüzen gemiler, müze gemiler olması lazım. *Nusret* gemisini şimdi öyle yaptılar.

Kamplar kurulabilir, tatillerde, deniz kıyısında. Gençler kıyıları tanımalı. Haliç ve çevresi bir deniz parkı haline getirilmeli, Kasımpaşa; orası denizcilere ait bir alan.

Deniz cahiliyiz ama bu yenilmeyecek bir şey değil, hâlâ mümkündür.

Denizcilik öyle oyuncak değildir, denizcinin yetişmesi zaman alır. Eğitim, birikim, tecrübe. Medeniyetin en önemli başlangıç noktasıdır denizcilik.

Böyle bir coğrafyada denizci olmadan yaşanmaz. Denizi sevmek lazım, kullanmak lazım. Türkiye bunu yapmıyor ama.

* * *

Söyleşi bitiyor. Dışarı çıkıyorum. 87 yaşında bir çınarın hâlâ denizlerin önemini anlatmaya çalışması, deniz sevgisini aşılamaya çalışması alınması gereken en büyük ders sanırım.

Aslında hocanın dediği gibi: *"Vakit hiçbir zaman geçmiş sayılmaz."*

Denizlere yüzünü dönmüş bir Türkiye'yi, neden hayal etmeyelim... Ekmeğini yalnız taştan değil, sudan çıkaran bir milleti neden hayal etmeyelim? Neden Mavi Vatan'a sahip çıkmayalım?

Neden tenimizden denizin tuzu, burnumuzdan kokusu eksik olsun?

Özgür, aydın, mutlu ve zengin bir Türkiye'nin yolu belli değil mi?

Çekin içinize, kıymetini bilin. Allah eksikliğini yaşatmasın.

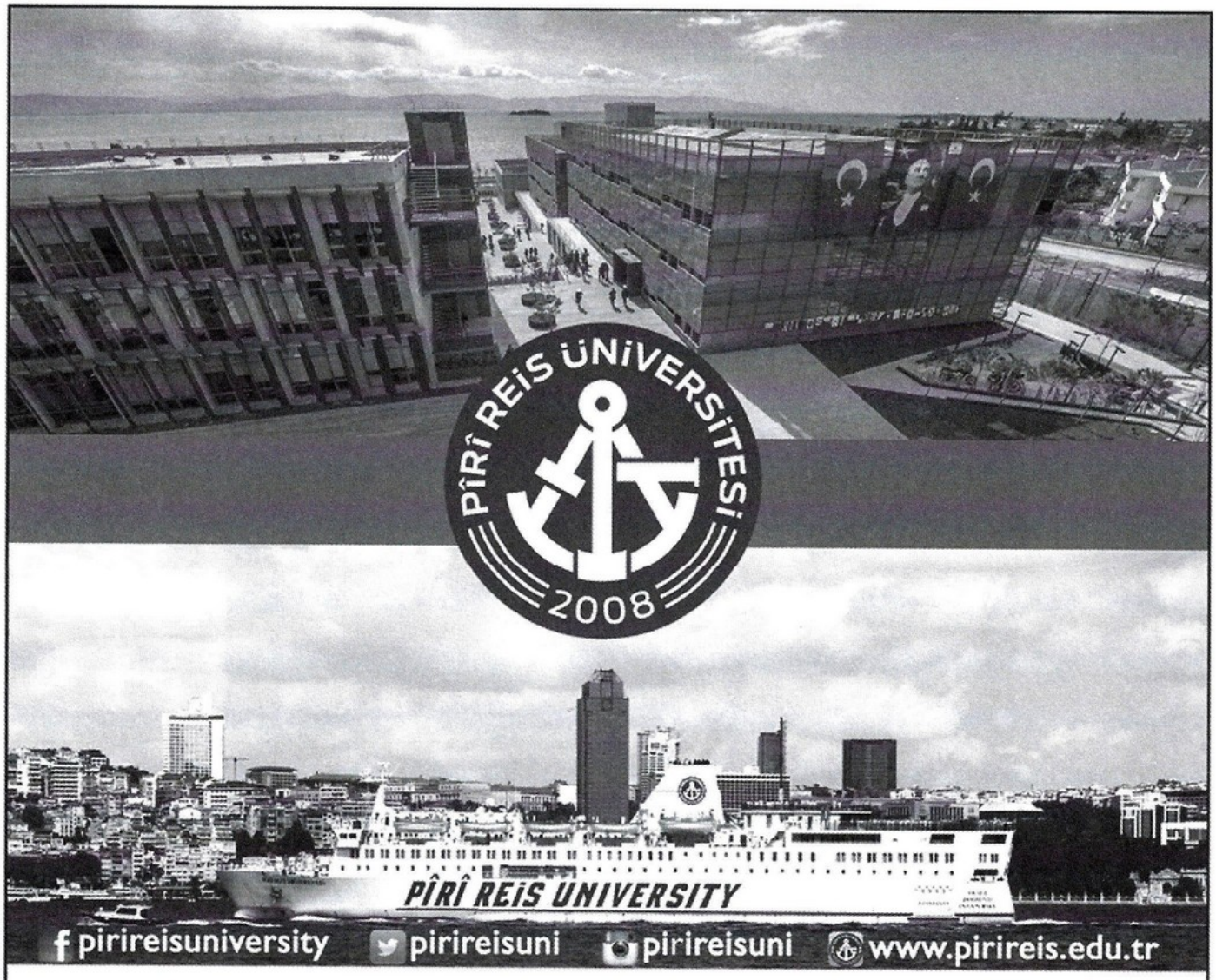
Hint fakirine döndürmesin!

* * *

Son söz tabii ki Mümtaz Soysal'ın:

"Denizle barışmak, hırçın ve aksi sevgililerle barışmak gibi tam 'teslimiyet' ister. Bütün bir devlet politikasının bu yöne dönmesi gerek. Denizcilik eğitiminden ulaştırma sistemine, ücret politikasından gemi yapımcılığına kadar...

Neredeyse bir tutku, bir saplantı gibi..." ■



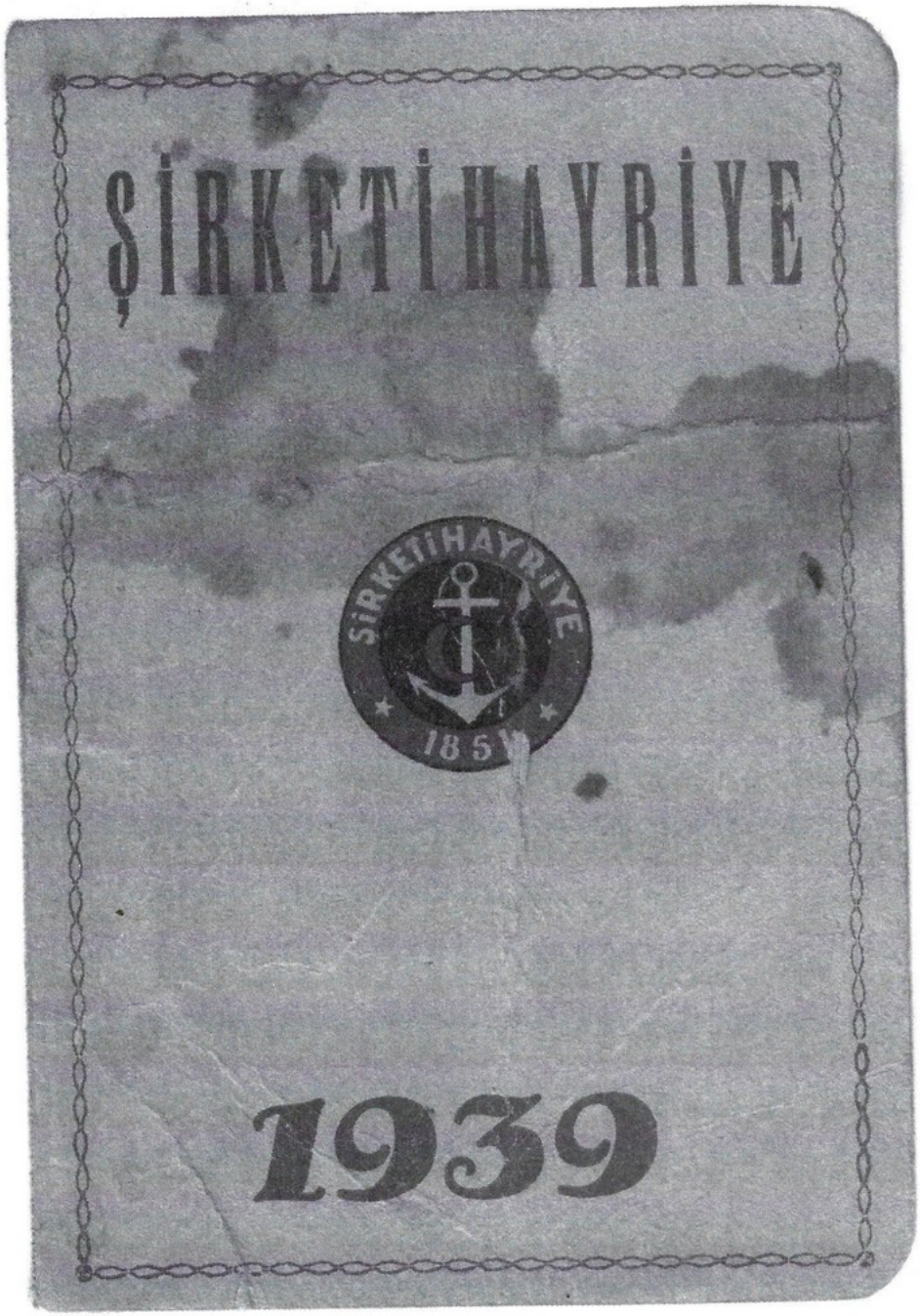
DENİZCİLİKTE
EĞİTİM ve ÖĞRETİMİN ADRESİ

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

İŞ GARANTİSİ İMKANI * > VADELİ ÖĞRENİM ÜCRETİ > BURS İMKANI

* İş bulma garantili bölümlerimiz ve diğer tüm bölümlerimiz için : www.pirireis.edu.tr

Postane Mah. Eflatun Sk. No:8 34940 Tuzla/İSTANBUL
T: +90 216 581 00 50 • F: +90 216 581 00 51 •E: bilgi@pirireis.edu.tr


ŞİRKETİHAYRİYE
ŞİRKETİHAYRİYE
1859
1939

İstanbul'un Deniz Ulaşımında Pasolar

EMİN NEDRET İŞLİ

Toplumsal hayatımızın vazgeçilmezlerinden biri de gündelik kullandığımız bilet, paso, şebeke, seyahat kartı gibi malzemelerdir. Buna gelişen bilgisayar teknolojisinin de ilave ettiği "Akbil, İstanbul Kart, Seyahat kartı, e-bilet, pasolig" gibi elektronik araçları da ilave edebiliriz. 1851'de kurulup 1854 yılında altı vapurla Boğaziçi'nde seyrüsefere başlayan Şirket-i Hayriye devletleştirildiği 1944 yılına kadar İstanbul ulaşımında kentlilere hizmet verdi. Bütün bu süre zarfında bu ulaşım hizmetleri karşılığı ücret mukabili bilet satan Şirket-i Hayriye öğrencilere, subaylara, devlet görevlilerine ve bazı sosyal hak sahiplerine indirimli paso ve abone kartı, seyahat kartı dağıttı. Bu pasolar zaman zaman belirli kıstaslarla öğrenci, asker ve görevlilere has oldu. Bazen de geçişlerde yığılmayı önlemek, aylık nakit para elde etmek amaçlı tüm yolculara yayıldı. Şirket-i Hayriye, Akay İdaresi, Şehir Hatları, Seyr-i Sefain İdaresi, Haliç Vapurları Şirketi, Deniz Otobüsleri gibi İstanbul deniz ulaşımını sağlayan kuruluşlar çeşitli ölçü ve tasarımda pasolar basmış ve yolcularına satmışlardır. 2009'da gündemimize giren İstanbul Kart çeşitliliği yok etmiş, bütün seyahat alanlarında kullanılabilen tek bir kart sistemine dönülmüştür. 2 Nisan 1995 günü İDO'ya bağlı deniz otobüslerinde kullanılan Akbil, 1996'da diğer ulaşım alanlarına da yaygınlaşmış ve 1998 yılında Şehir Hatları vapurlarında, Eminönü-Üsküdar-Beşiktaş motorlarında kullanılmıştır. 31 Aralık 2014 tarihinde uygulaması sona eren Akbil yerini İstanbul Kart denilen elektronik geçiş biletine bırakmıştır.

İstanbul deniz ulaşım tarihinin en eski ve önemli kurumu, Osmanlı'da kurulan ilk vapurculuk ve anonim şirket olan Şirket-i Hayriye İdaresi'nin ulaşım hizmeti karşılığı bilet satışına hangi yıl başladığını henüz bilemiyoruz. Doğal olarak paso uygulamasının da ne zaman başladığına dair net bir bilgimiz yok. Bizim görebildiğimiz en eski paso 1910 yılına ait. Halbuki 1910 yılına kadar Şirket-i Hayriye'nin 59 yıllık bir geçmişi var. Geçen bu süre içinde paso kullanımı var mıydı, ilk ne zaman paso kullanıldı, kullanılan pasolar nasıldı? Bütün bunlar meraklı soruları olarak cevap bekliyor.

Pasoların kullanımı hakkında görebildiğimiz ilk belge Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'nde bulunan Mart 1910 tarihli bir belgedir. Bu belgede "İstanbul Polis Müdürlüğü'nün Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli yakasındaki merkezlerde bulunan karakol memurları için Şirket-i Hayriye'den 40 adet paso gönderilmesi istenmektedir".[1]

[1] *Boğaziçinde Asırlık Seyahat- Belgelerle Şirket-i Hayriye*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü / İDO, İstanbul 2007, sayfa 78.

Yine Şirket-i Hayriye'nin basılı bir şartnamesinin "Ücurât-ı nakliye ile şerâit-i mukarrere ve müteferriatı" başlıklı beşinci faslın 51.maddesinde "İfa-yı hidmet-i emiriye için Şirket vapurlarıyla gidip gelecek polis, jandarma efrâdıyla Şehremaneti çavuşları mecanen nakl edilecek ve bunlar için ihtiyaca göre tebeyyün olunacak mikdarda pasolar mensub oldukları dairelere verilecektir."[2] kaydı vardır. Bu şartname 1911 yılında basılmıştır.

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'ndeki başka bir belge de 24 Mart 1913 tarihlidir ve "Emniyet-i Umumiye tarafından polislere verilen pasoların yenilenmesi" hakkındadır.[3]

Elimizdeki en eski ikinci pasonun arkasına Şirket-i Hayriye idaresi tarafından kullanım şartlarını içeren birkaç cümleden oluşan bir talimat konulmuştur:

"İdare-i Şirket-i Hayriye

Şâkirdan yedlerindeki pasoyu vapurlara girmezden evvel her halde yazıcılar ile memurlara ibraz etmelidir.

Pasonun hükmü şakidanın sakin olduğu mahal iskelesiyle devam eyladiği mektebin bulunduğu İskele beyninde muteber olup başka iskele için cari olamaz.

Pasosunu zayi eden şakirdana diğeri verilmez. Ancak pasonun zayi olduğu suret-i mukni'ada isbat edilirse defter-i mahsusuna işaret edilerek diğeri verilir.

Pasonun tahrifi ve sur-ı saire ile suiistimale uğraması halinde istirdad edileceği gibi bir daha diğeri ita olunmayacak ve keyfiyet paso sahibinin devam ettiği mekteb müdiriyetine bildirilecektir."

Yukarıdaki bu talimat Şirket-i Hayriye'nin kapanış yıllarında da sadece dili sadeleşmiş, numaralı maddeler haline gelmiş şekliyle aynen yer almaktadır:

"Paso Talimatnamesi (1943 / 1944 yılı)

1- Paso talebenin oturduğu iskele ile okul arasında muteberdir. Yalnız yaz tatilinde her iskele için muteberdir.

2- Paso bilet alırken gişe memurlarına ve iskelelerde memurlara gösterilecektir.

3- Paso göstermeyen talebe tam bilet alacaktır.

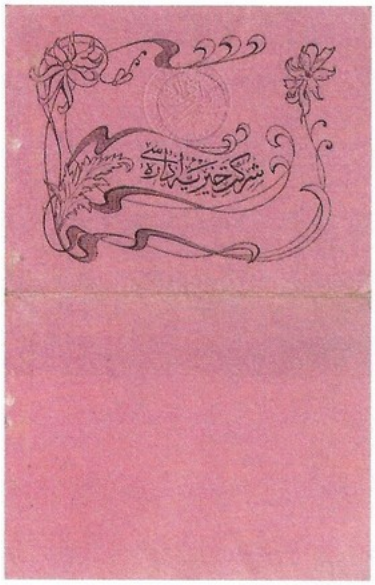
4- Pasodaki yazıyı ve resmi değiştiren, Paso sunu başkasona veren veya başkası için bilet alan ve aldıran talebenin pasoları geri alınır.

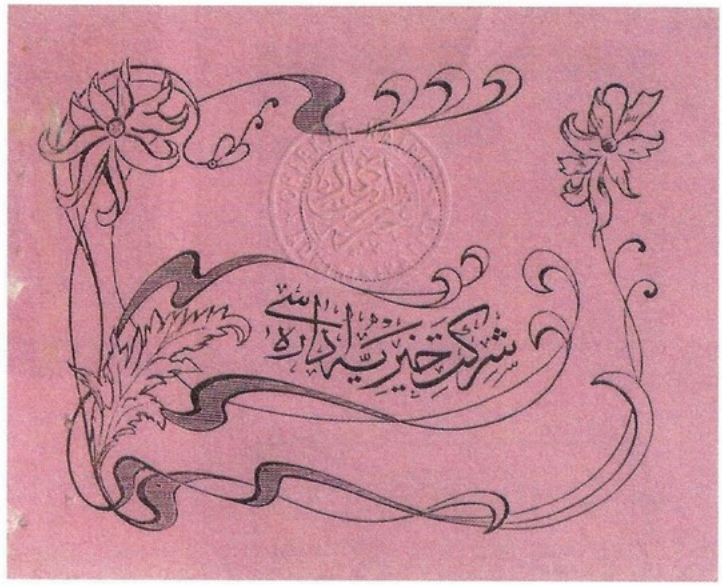
5- Pasosunu kaybedenlere o yıl içinde ikinci bir paso verilmez."

---

[2] Hükümet-i seniyye ile Şirket-i Hayriye beyninde akd ve teati olunan mukavelename ile şartname ve dahili nizamnamedir. 1327 // Convention Cahier Des Charges&Status du Chirket Hairié 1911. Sayfa 24.

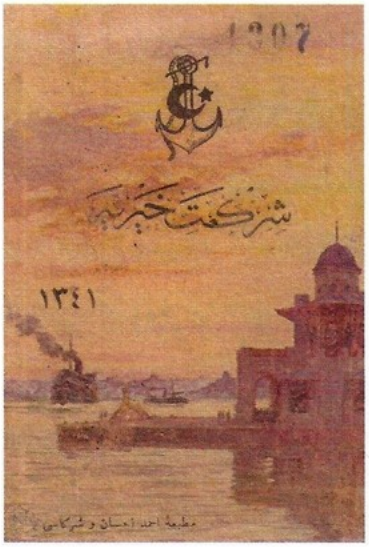
[3] *Boğaziçinde Asırlık Seyahat-Belgelerle Şirket-i Hayriye*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü / İDO, İstanbul 2007, sayfa 97.

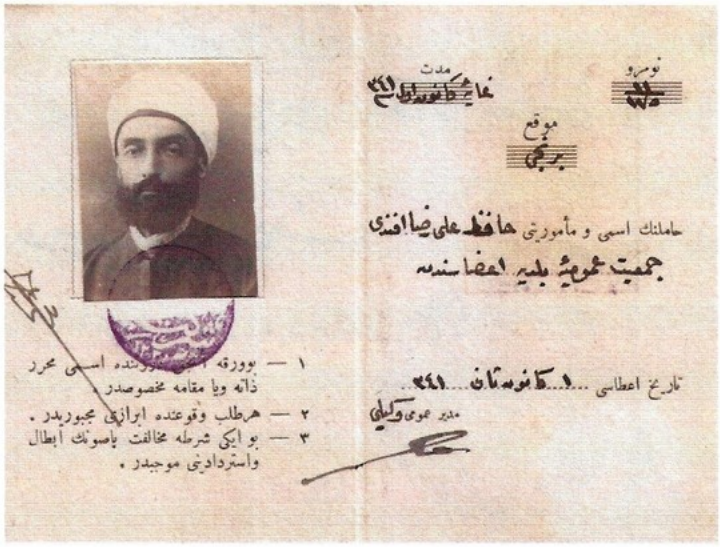




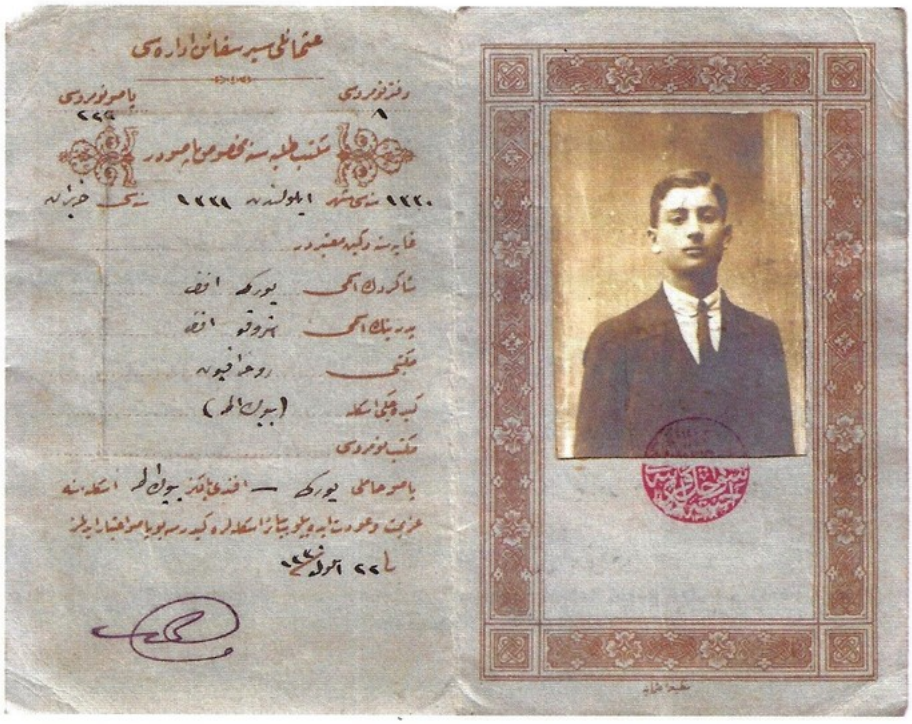
Isparta Mebusu Hakkı Bey'e ait 119 numaralı Birinci Mevki paso. Gaye-i Şubat 1328 [Mart 1910]

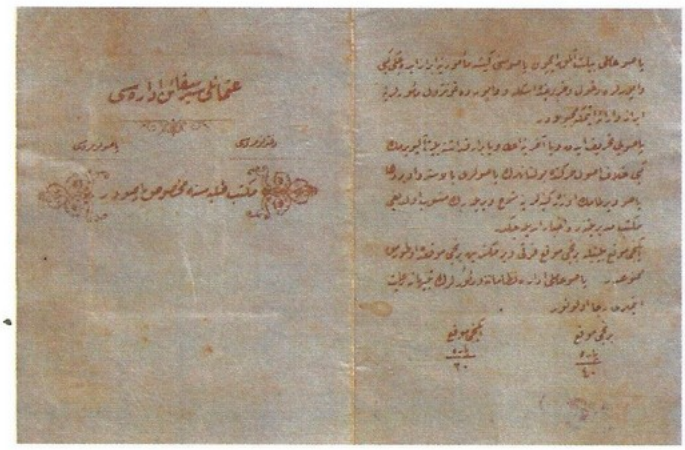
İstanbul Sultanî Mektebi şakirdanından
Mehmed Faruk Efendi'ye
Büyükdere'den Köprü'ye pasosu.
Numara: 736 Sin[Yaş]:12



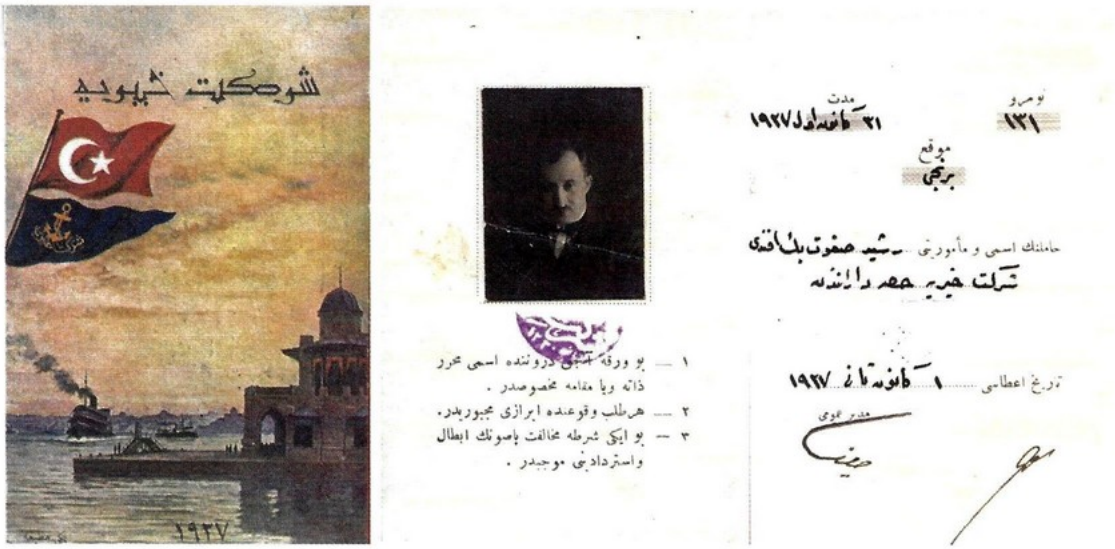


Cemiyet-i Umumiye-i Belediye Azasından Hafız Ali Rıza Efendi'ye ait 11/175 numaralı Birinci Mevki paso.
Veriliş tarihi: 1 Kanunsani 1341 [1 Ocak 1925]





Mekteb Talebesine Mahsus Pasodur
1330 senesi şehr-i Eylül'ünden 1331 senesi Haziranı gayesine değin muteberdir.
Şâkirdanın ismi: Yorgi Efendi
Pederinin İsmi: İstavro Efendi
Mektebi: Zoğrafyon
Gideceği İskele: Büyükada
Mekteb Numrosu:
Paso hâmili Yorgi Efendi yalnız Büyükada iskelesine azimet ve avdet edebilib sair iskelelere giderse bu paso itibar edilmez.
22 Eylül 1330 [5 Ekim 1914]



Şirket-i Hayriye hissedâranından Reşid Safvet Beyefendi [Atabinen]'ye ait 131 numaralı Birinci Mevki paso. Veriliş tarihi: 1 Kanunsani 1927

Hukuk Fakültesi talebesi Mehmed Rıf'at Efendi'ye ait 66 numaralı paso. Çengelköy iskelesinden Köprü iskelesine azimet ve avdet edecektir. Tarih ve mevki bilgisi yoktur

Kasımpaşa Askerlik İşleri Reisi İsmail Raif Bey'e ait 124 numaralı paso. 1 Kanunusani 1929

**Sen Jozef Mektebi talebesi Alis Hanım'a ait 3042 numaralı paso.
Büyükdere'den Bebek'e gidecektir. 1930 – 1931**

Akşam Kız Sanat Mektebi talebesinden Emine Hanıma ait 1375 numaralı paso. Pendik'ten Köprü'ye gidip gelecektir. Pazar, Salı, Çarşamba, Perşembe muteberdir. 1933 - 1934

PASO ÖĞRENEĞİ

1 —PASO talebenin oturduğu iskele ile mekteb arasında muteberdir. Yalnız yaz tatilinde her iskele için muteberdir.

2 —PASO, bilet alınırken gişe memurlarına, vapor ve iskelelerde memurlara gösterilecektir.

3 —PASO gösteremeyen talebe tam biletalacaktır.

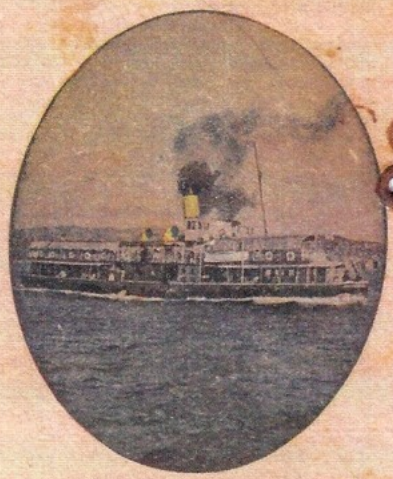
4 —PASODAKİ yazıyı ve resmi değiştiren, PASOSUNU başkasına veren veya başkası için bilet alan ve aldıran talebenin pasoları geri alınır

5 —PASOSUNU kaybedenlere o yıl içinde ikinci bir paso verilmez.

Ekspres Matbaası

ŞİRKETİ HAYRİYE

Anadolu Ciheti



Boğaziçinde oturan
Mektep talebesine mahsus pasodur
1935 - 1936 - 1937

mmuz 1936

Paso No.
1098

Hamilin { İsmi Türkân
Mektebi Üs. 32 inci ilk

Kandilli den her iskeleye
Gidip gelecektir.

İşletme Müdiri v. Müdiri Umumî

YOKLAMA

Mektebin Mühürü ve Müdirin imzası

1 Kânunu evvel .....

1 Şubat .....

1 Nisan .....

1 Haziran .....

İŞLETME ŞİRKETİ HAYRİYE MÜDÜRİYE

Yukarda isimleri yazılmış olan ayların 1 inci günlerinden dört, beş gün evvel talebe noktaile gösterilen yerleri mektebe mühürletecektir. Aksi halde Paso alınır.

Üsküdar 32 inci İlkmekteb talebesi Türkân [Hanıma] ait 1098 numaralı paso. Kandilliden her iskeleye gidip gelecektir. Temmuz 1936

1 — Pasoların her defasında memurlara gösterilmesi mecburidir.
2 — Pasoyu tahrif eden, başkasına veren veya arkadaşlarına bilet alan ve 2 ci mevki biletle birincide oturup fark vermiyen veya muhalif harekette bulunan talebenin elinden pasosu alınır.
3 — Bir def'aya mahsus olmak üzere pasosunu kaybedenlere pasodaki ilk yoklama müddetine kadar paso verilmez. Üç aylık yoklamasını yaptırmamış olanların pasosu alınır. Ve devamı mektepçe yeniden tasdik edilinciye kadar saklanır.
4 — Paso ile günde bir def'a gidip gelinir. Fazla gidiş, gelişler için tam bilet alınır, saat 22,00 den sonra tam ücret verirler.
5 — Mektep talebesi olarak paso alıp ta haricte işe giren ve iş yapan ve her hangi şekilde kazanç temin edenler pasolarını idareye geri vereceklerdir. Aksi halinde farkını temamen ödemeğe mecburdurlar.
6 — Paso, mukabilinde aboneman alan talebe abonemanı yukardaki şartlar haricinde veya talimatname hilâfında kullandığı takdirde kendisine bir sene için paso ve aboneman verilmez.
7 — Pasolar mektepler açık olduğu ders zamanlarında pasonun içinde yazılı iskeleler arasında ve yaz tatili olan 1 Temmuzdan 1 Teşrinievvele kadar da her iskele için muteberdir.
8 — Paso mekteplerin acık veya kapalı olduğu zamanlarda yalnız Cumartesi günleri öğleden sonra ve pazar günleri her iskele için kullanılabilir.

İstanbul Belediyesine bağlı

Haliç Vapurları Muvakkat İDARESİ

Mektep talebesine mahsus paso

1936-1937

İstanbul Kız Lisesi talebesi Melahat Hanım'a ait paso. Eyüp'den Köprü'ye gidecektir. 1936 – 1937

İSTANBUL BELEDİYESİ HALİÇ VAPURLARI DİREKTÖRLÜĞÜ

Paso No. 833

Adı Melâhat

Mektebi 13. Kız Lisesi

Eyüp DEN Köprüye

Gidip Gelecektir.

Kontrol şefi **MÜDÜR**

YOKLAMA

Mektebe devam etmektedir.

Mektep mühürü - Müdüriyet imzası

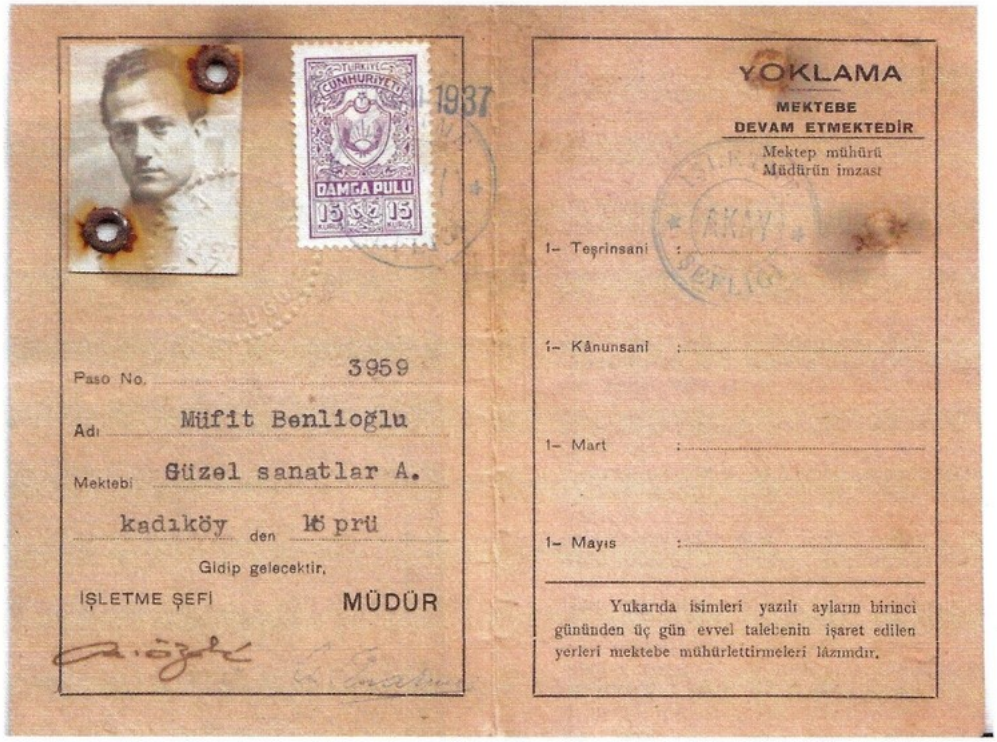
Teşrinisani

Kânunusani

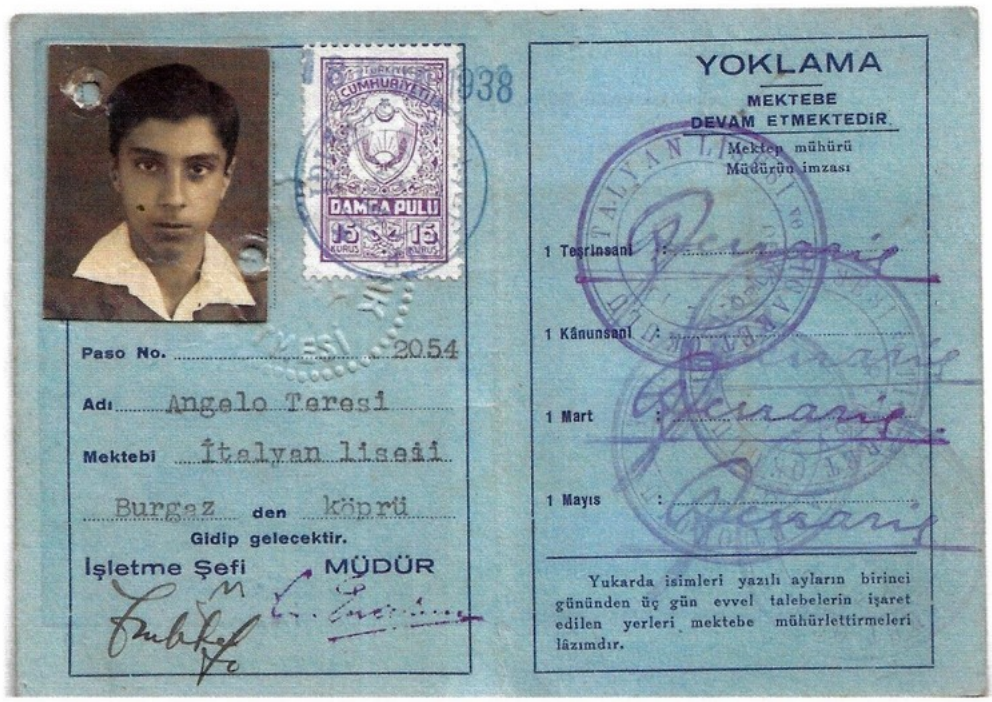
Mart

Mayıs

Yukarda isimleri yazılı ayların 1 inci günlerinden evvel talebenin nokta ile işaret edilen kısımları mektebe imza ve mühürlettirmeleri lâzımdır.



Güzel Sanatlar Akademisin'den Müfit Benlioğlu'na ait 3959 numaralı paso.
Kadıköy'den Köprü'ye gidecektir. 1937 - 1938



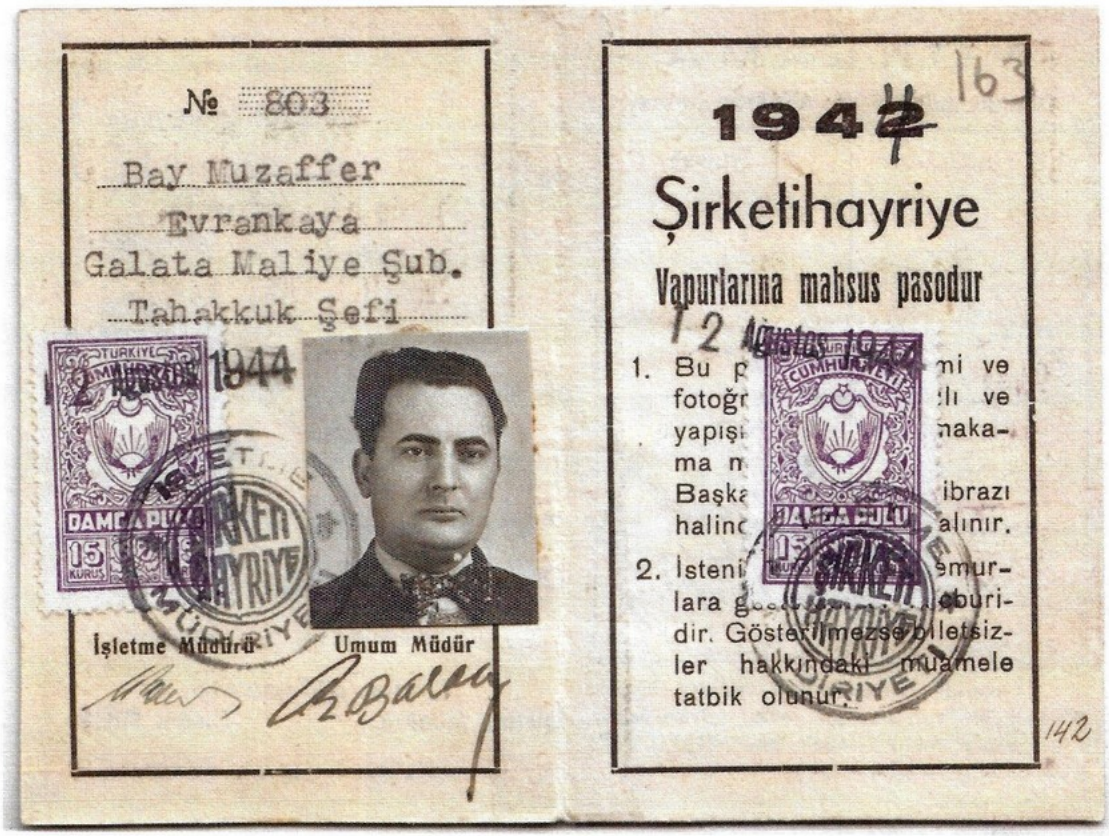
İtalyan Lisesi'nden Angelo Teresi'ye ait 2054 numaralı paso.
Burgaz'dan Köprü'ye gidecektir. Denizbank Basımyeri. 1938 -1939

Akay İşletmesi Müdürlüğü / Denizbank Akay

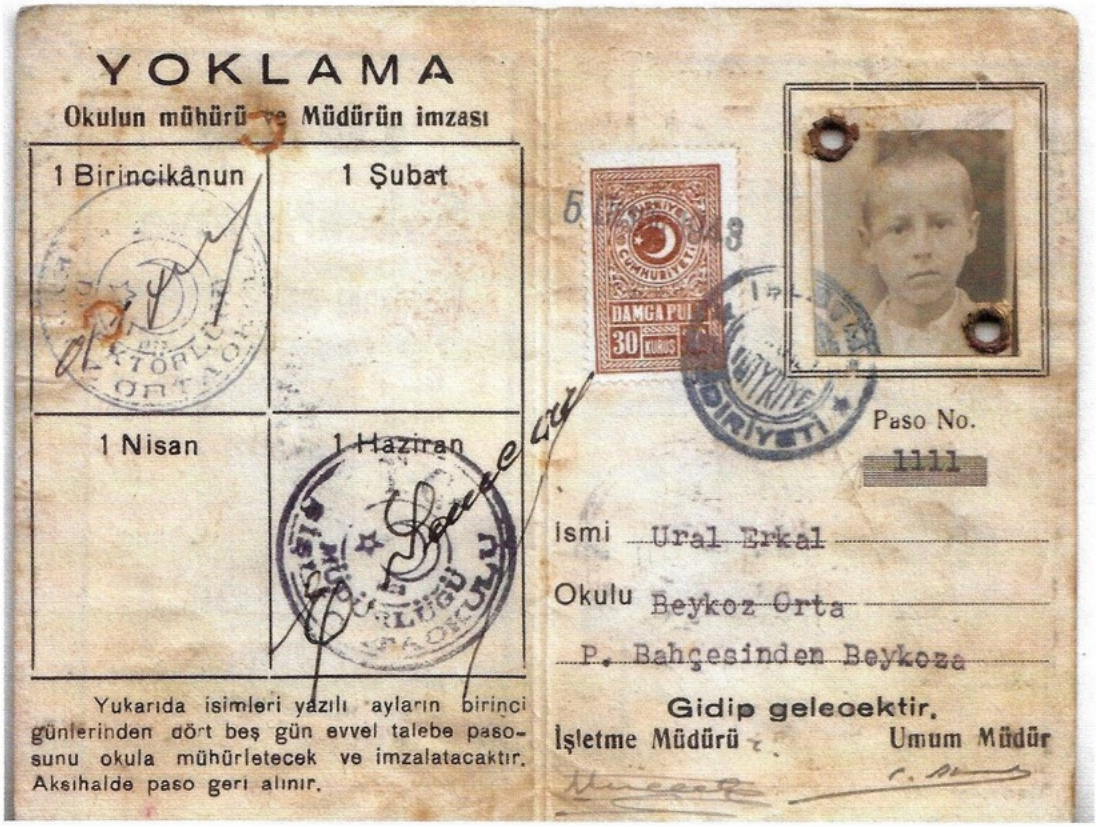
Şirketi Hayriye hissedarlarından Bayan Hayat Atabinen'e ait 21 numaralı paso. 6 Temmuz 1939

**İstanbul Erkek Lisesi talebesi Cemal [İşli]'ye ait 4867 numaralı paso.
Sarıyer'den Köprü'ye gidip gelecektir. 26 Mayıs 1938**

**Arnavutköy Amerikan Kız Lisesi'nden Joanna Panayolidi'ye ait 1713 numaralı paso.
Köprüden Arnavutköyüne gidip gelecektir. 20 1.Teşrin 1941**



Galata Maliye Şubesi Tahakkuk şefi Muzaffer Evrankaya'ya ait 803 numaralı paso. 2 Ağustos 1944



Beykoz Ortaokulu'ndan Ural Erkal'a ait 1111 numaralı paso. Paşabahçesi'nden Beykoz'a gidip gelecektir. 2 1.Teşrin 1943

TÜYAP
www.tuyap.com.tr

TÜRKİYE YAYINCILAR BİRLİĞİ
TURKISH PUBLISHERS ASSOCIATION

İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İZFAŞ
İZMİR FUARI • İZMİR FAIR

KİTAP FUARI KÜLTÜRPARK'TA HER ZAMANKİ YERİNDE!

BEHÇET NECATİGİL 100 YAŞINDA

21. İZMİR KİTAP FUARI

www.izmirkitapfuari.com

kitapfuariizmir

kitapfuari

16 - 24 Nisan 2016

Uluslararası İzmir Fuar Alanı (Kültürpark)

Salon 1A / 1B - Salon 2 - Salon 3

Ziyaret Saatleri:
11.00 - 20.00
*24 Nisan 2016 11.00 - 19.00

KOSGEB Destekleyen Kuruluş

ufi Küresel Fuar Endüstrisi Birliği Üye Kuruluş

ICCA Member Üye Kuruluş Uluslararası Kongreler Birliği

AUMA Üye Kuruluş Uluslararası Ticaret Fuarlarına Ulusal Katılımlardan Sorumlu Organizatörler Birliği

TFYD Üye Kuruluş TÜRKİYE FUAR YAPIMCILARI DERNEĞİ

K.G TSE-ISO-EN 9000 TS EN ISO 9001:2008

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

Büyükada Değirmen Plajı. İnsan-deniz ilişkisinin İstanbul'daki sınırları hep geniş oldu

BİR TÜRLÜ İÇİNE GİREMEDİĞİMİZ
DENİZ KÜLTÜRÜ VE HALK PLAJLARI-1

Deniz Ne Kadar Güzel, Hoş...

GÖKHAN AKÇURA

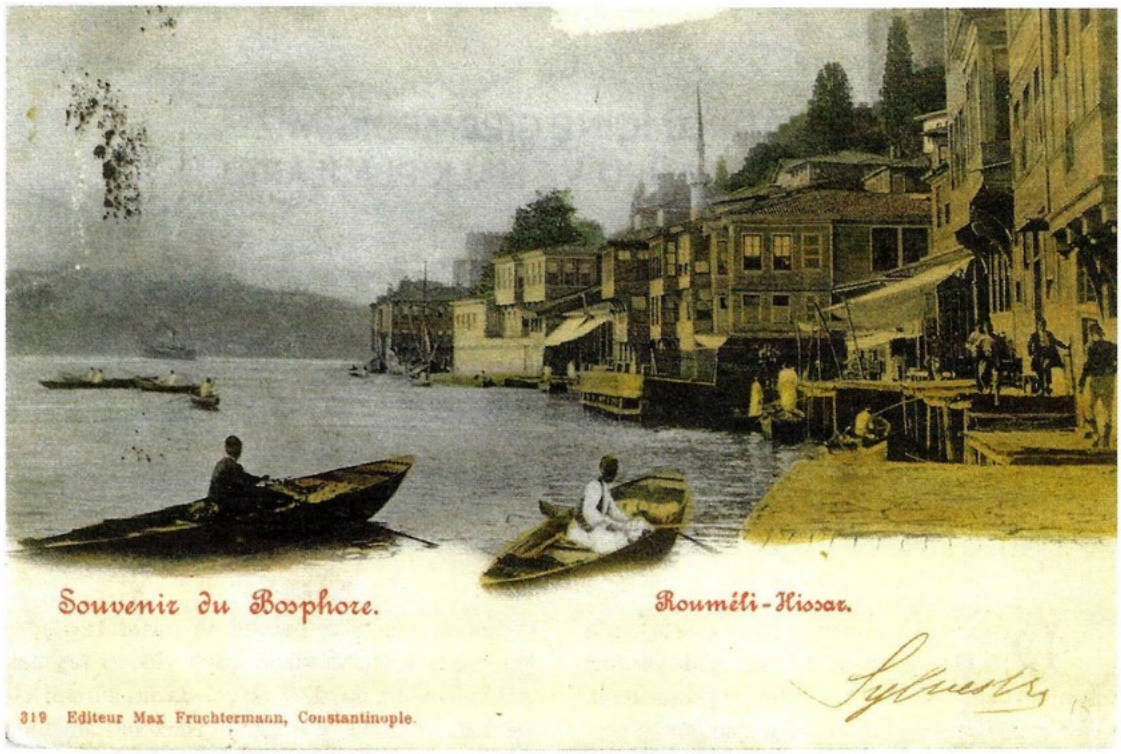
Deniz hoş olmasına hoş, lakin içine hakkıyla bir türlü girememişiz. Bu yazıda yurdum insanının denizle ilişkisini anlatmaya çalışacağım. Önce evini tepelere kurup yukarıdan denizi seyrederken, sonra yalılara yerleşip dalga seslerini dinlerken, kıyısında piyasa yapıp gezinirken, iskele gazinosunda keyif çatarken, ardından kayığa binip dolaşırken. Bütün bunlar olup bittikten sonra, ancak 100 yıl kadar önce paçalarını sıvayıp denize girerken... Zahmetli bir hikâye yani...

Denize karşıdan bakmak en güzeli demiş galiba ecdadımız. Elbette deniz kıyısı olan şehirlerden söz ediyoruz burada. Diğerleri için deniz, büyük ihtimalle hayal meyal bir sözcük. Şehrini deniz kenarına kurmuş olanlar, evleri de sırtlara, sahillere yapmışlar. Pencereden bakıp "deniz ne kadar güzel, hoş" demişler. Yalıda oturanların bir iskelesi olmuş. Zaman zaman üzerinde gezindikleri... Kayıkları olmuş, varsa karşı kıyıya gidip geldikleri ya da sadece balığa çıktıkları. Balıkçılığa, balıkçılara bu yazıda hiç girmeyeceğim. Bu ayrı bir konu diyerek şimdilik bir kenara bırakıyorum. Denizle insan ilişkisi açısından şehirler arasında elbette İstanbul en şanslısı olmuş. Bir yanda Karadeniz, diğer yanda Marmara... İkisini birleştiren muhteşem Boğaziçi. Ondan ayrılan bir doğal liman: Haliç.

İstanbul halkının su üstündeki macerası semtten semte giderken yazılmış.

Bunu gerçekleştiren İstanbul kayıkları arasında konumuza en uygunları, şehir halkının günlük yaşamında yer alan pereme ve pazar kayığıdır. Peremeler yolcu ve küçük çaplı yükleri taşımak için kullanılan; iki, dört, en çok da altı kürekli kayıklardı. Haliç'te ve Boğaz'ın iskeleleri arasında ulaşımı sağlayan araçlardı bunlar. Pazar kayıkları ise peremelerin aksine, en çok sayıda yolcu taşıyabilen büyük araçlardı. Bunlar 50-60 kişi taşıyabilir, üç veya dört çifte kürekli olurlardı. Bir nevi deniz otobüsü sayılabilecek olan bu kayıklar yük taşımasında da kullanılırdı.

Boğaziçi'nde ilk buharlı geminin dolaşması için ise Sultan II. Mahmud'un saltanat dönemini (1808-1839) beklememiz gerekecek. Bu tarihe kadar Boğaziçi'nde rüzgârları, şiddetli akıntıları, girintili çıkıntılı kıyıları düşündüğümüzde yelkenli veya kürekli gemilerin ne zor koşullar altında seyahat ettiklerini tahmin edebiliriz. Gerçekten Boğaziçi'ne Karadeniz'den girmek, ya da tersine İstanbul'dan hareket ederek Boğaz'dan çıkmak, şimdi olduğu gibi olağan, kolay ve günlük bir olay değildir. Evliya Çelebi bir yolculuğu sırasında Trabzon'a hareket ederken, Boğazdan çıkış serüvenini şöyle anlatır: "Unkapanı'ndan Trabzonlu Fırtıloğlu'nun Karamürseline binip, lodos rüzgariyle üç saatte Yeniköy'e vardık... Bu şehrin peksimeti meşhur olduğu için beş yüz kantar peksimet, zâhire ve on sandal safra toprağı alıp, yine lodoslu bir günde yedi saatte Kavak kalesine yetiştik... Burada bir gün kalıp sonra demir alarak, güzel bir günde Karadeniz boğazından dışarı çıktık." Görüldüğü gibi Karadeniz'e çıkmak



toplam üç günlerini almaktadır. Havanın iyi olması bu sürenin uzamasını önlemiştir. Çünkü bazen gemilerin iyi bir hava için aylarca Anadolukavağı limanında beklediklerini biliyoruz. Evliya Çelebi *Seyahatname*'sinde Anadolukavağı limanında, yaz kış 300 geminin barındığını da söyler.

Bir İngiliz donanması subayı olarak 1829'da İstanbul'a gelen Adolphus Slade ise, Boğaz'ın kendine özgü bir denizcilik düzeni olduğunu belirtir. Marmara'dan gelip, Karadeniz'e çıkacak olan yelkenli tekneler uygun rüzgârları bekleyip, akıntının hafiflediği veya kıvrımlar yaptığı koylara dümen kırarlarmış. Boğaz'ın huyunu suyunu bilmeyenler için seyir yapmak kadar, limana girmek de zor bir işmiş.[1]

İlk buharlı geminin bu sularda dolaşmasına kadar, Boğaziçi'ni boydan boya geçenlerin, rüzgârları, çok şiddetli akıntıları, girinti ve çıkıntılı kıyıları bilmek zorunda olan yelkenli veya kürekli gemiler olduğunu unutmamak gerekir. Semavi Eyice, 1850 yılında basılmış bir deniz rehberinde, İstanbul'dan Karadeniz'e çıkacak yelkenli gemilerin ne kadar zorlukla Boğaziçi'ni geçtiklerini denizcilere duyurduğunu yazar.[2]

İstanbul dışına çıktığımızda, denizle insan ilişkisinin çok daha sınırlı olduğunu göreceğiz. Belki İzmir için bir ölçüde farklı olabilir. Orada bir Karşıyaka-İzmir ulaşımı olduğu, İzmir'in kıyı kasabalarına da sadece vapurlarla gidilebildiğini unutmamamız lazım... Karadeniz kıyılarında ise denize ancak balıkçıysan çıkılırdı. Bir de İstanbul'a gemiyle seyahat edeceksen...

Deniz ve sayfiye

İstanbul sakinlerinin denizle ilişkilerinin bir diğer yansıması da sayfiye tarihi üzerinden okunabilir. İstanbul Sayfiyeleri üzerine 1794 yılında özel bir kitap kaleme alan G. V. İnciciyan, Bizans imparatorlarının kentin değişik bölgelerinde yazlıklar yaptırdıklarını anlatır. İnciciyan'ın topladığı bilgileri izleyerek deniz kıyısındaki bazı sayfiye mekânlarını sıralayalım. Örneğin Büyük Constantinus'un Dragos yakınlarında bir yazlığı vardır. Birinci Basil'in yazlığı ise Kalamış Körfezi sırtlarındadır.

[1] A. Slade, *Kaptan Paşa*, Çev: Osman Öndeş, İstanbul 1973, s.81.

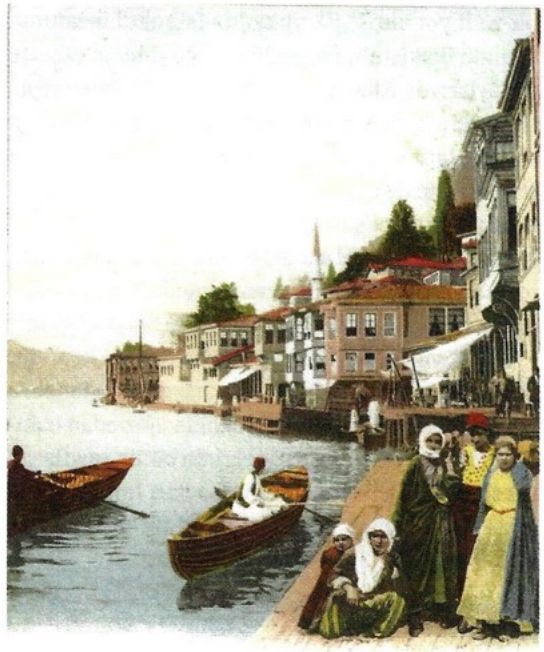
[2] Semavi Eyice, *Bizans Devrinde Boğaziçi*, İstanbul 1976, s.2.

İmparator Aleksandros'un 10. yüzyılda Boğaziçi'nde bir yazlık yaptırmasıyla birlikte, "imparatorların yazları serin havada yaşamaları dönemi" de açılmış olur. İmparator Justinianus'un da Çengelköy'de bir saray yaptırdığını biliyoruz. Yine de Boğaziçi'nin Bizans döneminde yeteri kadar kullanıldığını söylemek zordur. Buraya gerçek kimliğini Osmanlı İmparatorluğu'nun verdiğini söylemek pek yanlış olmasa gerekir.[3]

17. yüzyılda Eremya Çelebi Kömürcüyan ise İstanbul Tarihi'nde Boğaz'ı şöyle anlatır: "Kâğıthane'den başlayarak Boğaz'a kadar, ancak bir kısım toprağın boş olduğunu, diğer bütün yerlerin bahçe ve konaklarla dolu bulunduğunu gördünüz. Burada sayısız köy, yalı, köşk ve saraylar vardır. Zenginler burada eğlenirler ve lâtif denizi temaşa ederler. Sahiller ise kâmilen türlü türlü ağaçlarla donanmış bahçe halinde olup bunlar çok müsaid seyran yerleridir. Çınar, defne, servi, şarap renkli lâl ırgavanlar (erguvan), daima yeşil kalan senavber ağaçları ve hiraman servilerle dolu olan bu çemenzarlar, vadiler ve kühistan sahralar, gerek insanlar ve gerek koyun sürüleri ve padişah mandıraları için mebzul suya maliktir. Halk ilkbahardan Kasımın sonuna kadar, bu güzelliğine doyulmaz yerlere eğlenmeğe gider."[4]

Boğaziçi'nde özellikle Kanuni Sultan Süleyman döneminden başlayarak çok sayıda yazlıklar ve bahçeler yapıldığını biliyoruz. Kule Bahçesi (bugün Kuleli dediğimiz bölge), Kandilli Kasrı, Beykoz Hasbahçesi, Üsküdar ile Kadıköy arasında yer alan Kavak Sarayı; İstavroz, Bebek, Büyükdere ve Emirgan bahçeleri bunların en önemlileridir.

İnciciyan yukarda söz ettiğimiz kitabında manzum bir metinle bizi Boğaziçi köylerinde dolaştırır. "Çalışmak ve arkadaş bulmak için" kentte yaşadığını, "doğayla başbaşa yalnız kalmak" için ise yazlığa gittiğini söyleyen İnciciyan, Boğaz'ın iki yakasından ilginç bilgiler aktarır. Örneğin, Büyükdere'de önce Avrupalıların yazlıklar yaptırdığını, ardından I. Abdülhamit'in de deniz kıyısını doldurarak yazlık bir ev inşa ettirdiğini yazar. Beylerbeyi'nde ve İncirliköy'de de Osmanlı padişahlarının yazlık saraylar yaptırdığını sözlerine ekler. Yabancı



No. 21 Constantinople. Rouméli-Hissar et groupe de bohémiens.

ülkelerin Boğaziçi'nin Avrupa yakasında yazlık sefaret binaları yaptırmaları da aynı döneme denk gelir. Çelik Gülersoy ise bir yazısında "Boğaziçi 17. yüzyıldan sonra İstanbul'un en seçkin yazlık semti olmuştur" diyerek şöyle devam eder: "Birçok yerlerde su kıyısındaki evler, kesiksiz olarak uzanıyor ve kıyıyı kapatıyordu. Bugün gördüğümüz mevcut korular bu yalıların özel bahçeleri idi. Tepelere kadar uzanan bu korulara, yalılardan, yol üstüne köprü köprü veya galeri ile geçilirdi."[5]

19. yüzyıl sonu Boğaziçi'sini anlatan bir kitap yazan P. A. Dethier de, dönemin Büyükdere'sini anlatırken şunları söyler: "Konstantinopolis'te işlerini bitiren zengin işadamları ve tüccarlar her akşam vapurlarla Büyükdere'deki yazlıklarına dönerler ve aileleriyle birlikte akşam yürüyüşlerinin tadını çıkarırlar. Buraya yaz mevsimini diplomatlar getirirler. Rus elçiliğinin yazlık sarayı, elçilik yazlık residanslarının en güzellerinden biri olup bu sarayın arkasındaki tepede bahçe partilerinin verildiği güzel

[3] G. V. İnciciyan, *Bizans Sayfiyeleri*, (Düzelti, önsöz ve notlar: Orhan Duru), Eren Yayıncılık, İstanbul 2000, s.67-78.

[4] Eremya Çelebi Kömürcüyan, *İstanbul Tarihi*, İstanbul 1952, s.51.

[5] Çelik Gülersoy, "Boğaziçi'nin Türk Turizmi İçindeki Yeri", İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu içinde, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği Yayını, İstanbul 1975, s.151.

bir vadi yer alır."[6] 19. yüzyılda İstanbul insanının denizle ilişkisinin en güçlü olduğu dönem elbette yaz aylarıydı. Ahmet Rasim bir yazısında bunu şöyle betimler: "Gene safa günlerine kavuştuk. Baharın son günleriyle, yazın başlangıcı birleşerek ne pek terletici, ne de üşütücü rüzgarlarla güzel Boğaz'ın iki kıyısını da okşamaya başlayalı, insan hemen bir kayığa, yahut sandala atlayarak güneş batarken, tepeden tepeye akseden renk oyunlarını, sahilden sahile vuran renkli dalgacıkları seyre hevesleniyor."[7]

20. yüzyılda İstanbul hâlâ bir sayfiye kentidir. Sadri Ertem'in 1940 yılında yazdığı gibi, "İstanbul'a ister Marmara'dan, ister Karadeniz ufkundan bakınız, derhal size bir sayfiye şehrinin bütün vasıflarını arzeder. Onda ihmal edilmiş, saçları taranmamış, yüzü yıkanmamış fakat derisinin taraveti ve şeffaflığı taptaze bir insan hali vardır."[8]

Mehtap âlemleri

Kayık, gezinti derken aklımıza gelmemesi olanaksız... Mehtap âlemleri ne denli konumuza girer acaba? Bu âlem sırasında mehtaba bakmaktan denize fırsat kalır mı? Olsa olsa yakamozlar seyredilir zaman zaman. Yine de bu kez "denizin karşısında" değil "üstünde" olduğumuzu unutmayalım.

III. Mustafa döneminde İstanbul'da bulunan Baron de Tott anılarında, Büyükdere'deki Fransız Sefarethanesi'nde yapılan bir musiki âleminden söz eder. Bu âlemi kıskanan semtin Rum halkı, o gece saz takımlarıyla sandallara binerek sefarethanenin karşısına geçip karşı âlem düzenlemişlerdir. Ahmet Hamdi Tanpınar'da *Beş Şehir* adlı kitabında, Tott'un yazdığı bu olay üzerine şu yorumu yapar: "Bu rekabet Tanzimat'ın Boğaz'daki mehtab âlemlerinin başlangıcı sayılabilir. Müslüman halkın ve bilhassa ricalin açıktan açığa musiki âlemleri yapmalarına devir pek müsait değildi. Bu gibi şeyler, daha ziyade saraylarda, köşklerde, hususi ikametgâhlarda yapılıyor, yahud da tekkelerde oluyordu. Binaenaleyh Tanzimat'dan evveline ait sazlı sandal âlemleri tablolarını uydurma şeyler gibi kabul etmek daha doğrudur."

Bu korsan âlemi bir kenara bırakırsak mehtap âlemlerinin başlaması için Abdülaziz dönemini beklememiz gerekiyor. Ahmet Hamdi Tanpınar yukardaki yorumuna şöyle devam eder: "[Abdülaziz döneminde] şehrin yarısı mehtaplı gecelerde suda 'gümüş servi' seyrine çıkıyordu. Akşamları ise serinlemek için yavaş yavaş kadınların da katıldığı -tabii harem ağaları ile erkekleri yanlarında olmadan- deniz gezintileri vardı. Musiki bu devirde peyzajın çok tabii bir tamamlayıcısı olur. Ve onunla Kanlıca, Bebek, Mihrâbâd gibi aksi sadalı Boğaz koyları ve Çamlıca tepelerinin modası başlar. Şehirli musikîsinin asıl zaferi bu devirdedir.

Hiçbir devirde kayık zevki Abdülâziz'in saltanatından itibaren başlayan devirde olduğu kadar hususi bir zevk olmamıştı. Her biri yirmi-otuz altına giydirilen genç ve erkek güzeli kayıkçıların çektiği masal kuşu biçimli zarif piyadelerde şemsiye, yaşmak ve mücevher parıltısı içinde şehir, kadın güzelliği denen şeyi tadıyordu. Bu daha sonraki zamanlarda Hamdi Bey'in tablolarından *Aşk-ı Memnu*'nun bazı sahifelerine kadar izlerini resimde ve edebiyatta takib edebileceğimiz çok ince bir yaşama ve duyma tarzı idi.

İşte tabiata ve beraber yaşamaya bu açılıştır ki sonunda zevk tarihimizin en dikkate değer icadı olan mehtab âlemlerinin doğmasını sağlar. Bütün bir âdâb ve teşrifatı bulunan ve her mehtab gecesi bir yalı tarafından yaptırılan bu âlemler maşerî bir opera, bir nevi ayışığı ibadeti gibi bir şeydi ve şehir onunla, Venedik dojlarının denizle evlenme merasimi gibi kendi güzelliğini, yaşama tarzını, kendi sanatını, bütün hususiyetini aldığı denizle tebcil ediyordu. Hissî hayatımızda o kadar yeri olan ve bize bir yığın asîl içlenmeyi telkin eden Boğaz burada en yüksek sanatlarımızdan biri olan musiki ile birleşiyordu.

Başta saz ve hânendenin bulunduğu sandal, arkasında hatırlı davetlilerin bindikleri sandallar bir yığın kayık hattâ pazar kayığı ve mavna ay ışığının açtığı yolda bir koydan bir koya gidiyorlar ve sonra geç vakit o geceyi temin eden yalının önünde dağılıyorlardı. Gerçekte bu İstanbul'un Venedik ve Napoli gibi kendi dehasını idrâkiydi."[9]

Uzunca bir dönem Boğaziçi'ne imza atacak bu

[6] P. A. Dethier, *Boğaziçi ve İstanbul (19. Yüzyıl Sonu)*, Çeviren Ümit Öztürk, Eren Yayınları, İstanbul 1993, s.83.
[7] Akt. *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1958.
[8] Sadri Ertem, "Yazın İstanbul," *Yedigün*, 27 Ağustos 1940.
[9] Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1960, s.326-28.

âlemleri, 1935 yılında yetmiş yaşında ve "yaşayan en yaşlı Şirket-i Hayriye kaptanı" olarak tanınan Eksenefon Efendi, (19. yüzyılın son çeyreğinde yaşadığı biçimiyle) şöyle anlatıyordu: "Mehtaplı gecelerde, karşıdan karşıya bir zincir hasıl olurdu. Bu zinciri vücuda getiren sandallar, kayıklardı. Mısırlı büyük Halim Paşa'nın saz sandalları denize açılınca, arkasına birçok sandallar, kayıklar takılırdı. İnanınız bana saz çalınan sandalların arkasına takılan kayıkların adedi, bini çok ve çok geçerdi. Yanık bir taksimi müteakip başlayan sazların ve sesin hazin, tatlı, kıvrak ve coşkun nağmeleri bütün denizi kaplar, sahillerde tatlı akisler yapardı ve bu konser sabahlara kadar büyük bir neşe ve vecd içinde devam ederdi.

Saz geceleri taksim edilmişti. Bütün Boğaz halkı bilirdi ki, Halim Paşa'nın saz gecesinden sonra, Nafia muhasebecisi Şeyh Cemal Bey'in, ertesi akşam Rumelihisarı önünde Şurayı Devlet Tanzimat Dairesi Reisi Gözlüklü Ali Bey'in, daha ertesi gün Kanlıca koyunda İncirköylü Hasan Paşa'nın geceleri, mehtap âlemleri vardır. Zevk ehli olanlar ona göre hazırlanır, sandalına çoluğunu çocuğunu alarak, saz sandallarının kalkacağı sahile gider, beklerdi. Velhasıl Boğaz'da her gece bir eğlence, her gece bir zevk âlemi vardı. Sandallar, pazar kayıkları, kağıt ve cam fenerlerle donatılır, pazar kayıklarının başında oynayanlar olurdu."[10]

Eksenefon Efendi kadar eski, hatta ondan da eskileri hatırlayan bir diğer tanık da döneminin ünlü şairesi Leyla (Saz) Hanımefendi'dir. Yine 1935 yılında, Leyla Hanım 85 yaşındayken yapılan bir röportajda anılarını şöyle aktarıyor: "O âlemler, o mehtap safaları bitti, o geceler hiç görülmemiş, eşsiz gecelerdi. (...) Bebek'le Emirgân arası dile gelse de söylese... Hava kararınca sandallar yalıdan ayrılırlardı... Şarkın en usta, en büyük musiki üstadları, ay ışığı altında pırıl pırıl harelenen suların üstünde birbirleriyle müsabakaya çıkmış gibi coşarlardı. Yüzler ve yüzlerle sandal sanki birbirine girerdi. Ve kıyılar baygın seslerle inlerdi. Bu sesler hâlâ kulaklarımdadır:

Gördüğüm gün rûyunu ey Mehlika!
Öteden bir başka ses gelirdi:
Ey saba esme Nigârım uykuda.

Birbirinden güzel feracelere, birbirinden ince yaşmaklara bürünmüş tazeler baştanbaşa şiir olan bu âlemde kendilerinden geçerlerdi.

Hele o vaktin en meşhur hanendesi Nedim Bey'in sesi duyulunca, bütün Boğaz sanki birdenbire susar, sade onun sesi işitilirdi. Nezih bir âlemdi bu. Bazan kendini bilmezler, sarhoşlar, çapkınlar da karışmaz değildi aramıza. Fakat bunlar gene kendiliklerinden yavaş yavaş sıyrılır giderlerdi. Bunca yıl Boğaz'da gezdim, ne bir terbiyesizlik, söz atma gördüm, ne de neşemizi kaçıran bir tabanca sesine, bir bıçak parıltısına şahit oldum.

Bu mehtâp alemlerinin bir zamanlar belli başlı kahramanı Deli Fuat Paşa idi. O sandalları az bulur, mavnalara piyano koyar, mükemmel saz takımları çıkarırdı. Komşumuz Sait Halim Paşalar da ondan aşağı kalmazlardı. Hamdi Paşalar da öyle.

Bütün geceyi sularda geçirirdik. Kalender, Küçüksu... Ve ortalık ağarırken, içimizde bir zerre uyku hasreti, yorgunluk duymadan, gecenin bitişine üzülerek yalılarımıza dönerdik."[11]

Âlemler için ayrıntılı bilgiler

Abdülhak Şinasi Hisar, Boğaziçi mehtaplarının son demlerine tanık olmuş ve bize bu konuda eşsiz bir kitap armağan etmiştir. *Boğaziçi Mehtapları*[12] önce olayın terminolojisine açıklık getirerek söze başlar: " 'Mehtap' demek, mehtaplı bir gecede Boğaziçi'nde dolaşan bir kayıkta bir saz takımı peşinden onu dinleyerek yapılan gezinti demekti. 'Valde Paşa'nın mehtabı' demek, bu saz alemini onun tertip ettiğini söylemekti. 'Mehtapçılar' demek de bu gezintiye iştirâk edenler demekti." (s.14)

Abdülhak Şinasi Hisar'ın, şiir tadı taşıyan (hatta bir çok bölümü mensur şiir sayılabilecek olan) kitabında, Boğaziçi mehtaplarının yapısı hakkında ayrıntılı bilgiler buluruz. Bunları sınıflayarak ve özetleyerek aktarmak istiyorum:

1. *Zamanın seçilişi:* Mehtap geceleri yılda "belki iki, üç; nihayet dört defa" tekrarlanırdı. "Bu geceler birçok ince hesaplarla seçilirdi. Haziran, Boğaziçi mevsimi için henüz yeni bir aydır. Bazıları, İstanbul'dan daha dönmemiş olurlar. Mevsim daha Boğaz'ın bütün ahalisini toplayamamıştır. Eylül'ün

[10] Mehmet Süleyman, "60 sene evvel gülen eğlenen, mehtab alemleri yapan Boğaziçi" *Hafta*, 17 Nisan 1935.

[11] "Leyla Saz Anlatıyor", *Ayda Bir*, sayı 3, Kasım 1935, s.102-103.

[12] Abdülhak Şinasi Hisar, *Boğaziçi Mehtapları*, Varlık Yayınları, İstanbul, 1967 (3.B.)

on beşinden sonra ise rütubet çoğalır. Gelenlerin bir kısmı dağılır. Artık deniz âlemi kalmaz. Soğuklar başlar. Boğaziçi'ni balıkçılar kaplar. Sonbahar, içini çekerek ağlar. Bunun için saz ekseriyetle Temmuz, tercihan Ağustos, hele, eğer mehtap on beşinden evvele tesadüf ediyorsa, Eylül aylarına rastlayan arabî ayın 12 nci, 13 üncü ve tercihan 14 üncü ve bazan da 15 inci gecesinde tertib edilirdi. Fakat bu rakamlar o kadar kat'î olamazdı. Zira saz alemi için tabiî bulutsuz ve sâf mehtablı bir gece ister, bunu bulabilmekse herşeyden evvel havaya bakar." (s.72)

2. *Mehtap bir kişi tarafından düzenlenmelidir*: Mehtaplı bir gecede ayrı ayrı dolaşarak birbirlerinin seslerini bozabilecek, rakip gibi karşılaşacak ve sazı takip eden kayık ve sandal kafilesini ayıracak iki saz takımının dolaşması o zamanki Boğaz için bir rezalet sayılabilirdi. Bu nedenle sazı düzenleyen, tüm Boğaziçi'ne karşı bir sorumluluk üstlenmiş olduğunu bilir "ve geceyi, eğer böyle bir rakibi varsa, daha makbul bir saz hazırlayabilecek daha zengin ve hatırı sayılır birisine bırakırdı. Esasen o zamanlarda servet, mevki ile birlikte gittiğine göre, böyle hareket etmek, izzeti nefsine daha kolay gelirdi." (s.73)

3. *Saz heyetinin seçimi:* Mehtabı düzenleyen kişinin önemli bir sorumluluğu da saz heyetinin seçimi ve bir araya getirilişiydi. Sazın geçmiş mehtaplarda, özellikle de, o yılın mehtaplarında dinlenmiş olanlardan aşağı kalmaması ve mümkünse bunlardan üstün olması istenirdi. Sazda bir araya getirilen hanende ve sazendelerin uyum içinde çalacak bir yapıda olması gözetilirdi. (s.73)

4. *Mehtabın duyurulması*: Gece seçildi, mehtabın sahibi belli oldu, saz heyeti belirlendi. Peki mehtaba çıkılacağı nasıl duyurulacaktı? Boğaziçi'nde öyle uyumlu bir toplum yaşamı vardı ki, dönemin "sansürlü ve teşrifatlı gazeteleri böyle bir haberi vermedikleri ve ikide bir yangınları ve mahalleyi alâkalandıran hadiseleri bağıran bekçiler de söylemedikleri halde, nasıl olurdu iyice bilinemez, Şirket vapurlarında ağızdan ağıza yayılmalarla, bu geceleri kollayan kira kayıkçılarının da selâmlıklardan yalıların haremlerine kadar ulaştırmalarıyla" bütün Boğaziçi halkı hangi gece, kimin mehtabı var bilirdi. (s.73-74)

5. *Mehtaba katılacakların hazırlıkları*: Mehtabı düzenleyenler dışında, bir de katılanlar vardı elbette. Bunlar için, bir hayli evvelinden başlayan tatlı bir hazırlık devresi vardı. "Hemen her yalının bir çifte olsun bir kayığı, yahut bir sandalı bulunurdu. Hususî sandal veya kayıkları olmayanlar da mahalledeki en alışık oldukları kira sandallarına haber gönderirler, onları bu gece için peylerlerdi. Beyler, aralarında sözleyerek hangi kayıkta kimlerle birlikte çıkacaklarını önceden kararlaştırırlardı." (s.74)

Mehtap gecesi gelince, bazı beyler, akşamcılıklarından kendilerini alıkoyamazlar, evlerinde rakılarını alıştıkları gizli merasim içinde içtikten sonra çıkarlardı. "Bazı orta halli efendilerse yemek yemezler, sandalda, kaçamak olarak, gizlice biraz rakı içmeye, biraz meyva yemeye karar verirlerdi. Hanımlar sofraya biraz daha erken otururlar ve yemekten sonra, yatsı sularında, ezan saatiyle bir buçuğa doğru herkes çıkmaya hazırlanırdı. Söz vermiş olan komşular gelirler; kayık veya sandal yalının rıhtımına yanaşır ve bekler; çocuklar, büyüklerin yavaşlıkları yüzünden zaman geçiyor diye telâş ederler"di. (s.75)

6. *Mehtabı düzenleyenin hazırlıkları*: Mehtabı düzenleyen kimsenin saz takımının binmesi için, oturduğu köyün pazar kayığını kiralaması geleneksel bir davranıştı. "Bu kayıkların arka taraflarındaki düz ve hayli uzunca kısımları hânende ve sâzendelerin oturmalarına, saz âletlerinin konmasına pek elverişliydi. Bu kayıkta saz sahibinin bir adamı bulunur; o, herşeyin efendisinin istediği yolda gitmesini temin ederdi." Kayıkta saz heyetinin "kuvvetlerini tazelemek ve neşelerini arttırmak için Erdek rakısı, Umurca rakısı gibi o zamanın en iyi rakıları, mastikaları ve muhtelif cins taze balıklar, siyah ve sarı havyarlar, Gelibolu sardalyası, Tirilye zeytini, balık yumurtası, türlü türlü peynirler, çeşit çeşit salatalar, turşular, zamanın en makbul mezeleri, üzüm, şeftali, elma, kavun, erik gibi meyvalar, bir de karlıklar içinde buzlu sular bulundurulurdu." (s.88)

Sazı düzenleyen her kim olursa olsun, hiç bir zaman hanende ve sazendelere ayrılan kayığa binmez ve onlarla birlikte mehtaba çıkmazdı. (s.104)

Böyle bir mehtap gecesinin masrafını göze almak için elbette zengin olmak gerekliydi. Saz oldukça pahalıya mal olurdu. "Hânendelere üçer, sâzendelere ikişer altın verilmesi âdetti. Bunların içinde iştirâkleri doğrudan doğruya para ile ödenmeye cesaret edilemeyecek kadar hatırları sayılanlara da bir çift kol düğmesi veya bir saat gibi hediyeler

verilir ve bu hânende ve sâzendelerin bazıları yalılarda misafir edilirdi." Ama bazen bir sazcı evine, örneğin Cibali'ye gitmek istediğini söyler, o zaman onun için de özel kayık ve sandallar tutulur, gece yarısından sonra, belki de sabaha karşı bunlar uzak semtlere gönderilirdi. "İçki, mezeler, saz kayığının kirası, kayıkçıların bahşişleri de hayli masraf tutardı." (s.250-51)

7. *Kimler katılır, kimler katılmaz?:* Boğaziçi mehtap gecelerine karşı adeta ikiye ayrılırdı. Rumeli sahilinin Kuruçeşme'ye kadar olan bölümüyle, Kalender'den sonraki bölümü bu gecelerin dışında kalırdı. "Zira, Kuruçeşme'ye kadar olan köylerde Müslüman olmayan unsurların çokluğu ve yalıların yerinde şehirle hiç münasebeti olmayan bir takım sarayların bulunuşu, bu köylerin mehtaba alâka duymamasına sebep oluyordu. Boğaz'ın Kalender'den sonraki kısmı da, tâ Sarıyer'e kadar, daha alafranga sayılır ve bu taraflarda oturanlar da mehtâp âlemine çokluk iştirak etmezler, hattâ, belki böyle sazlar tertib olunduğunu da bilmezlerdi. Fakat daha yalnız, daha hücra ve eğlencesi daha kıt olan Anadolu sahili, boylu boyunca tamamen Boğaziçi malıydı. Bu mehtapla ilgilenen kısmı da yukarda tâ Beykoz'dan başlayarak aşağıda da tâ Kuzguncuk'a kadar devam eden sahayı kaplardı." (s.96)

Mehtaba katılan ecnebiler olsa da, sayıları pek azdı. Bebek'te oturan ve hiçbir mehtabı kaçırmayan (ünlü bir hanımefendiye âşık olduğu da rivayet edilen) Hollandalı doktor dışında, Rumelihisarı ve Bebek'teki İngilizler, Kandilli'deki Fransızların bazılarının da ara sıra geldikleri olurdu.

Türkler arasında alafrangalığa meraklı kişiler mehtap âlemlerine burun kıvırarak bakarlardı. Örneğin saz âşığı Mısırlı Halim Paşa'nın damadı Nusret Sadullah Bey, alaturka âlemlere o kadar karşı ve alafranga müziğe o kadar taraftardı ki, bu gecelere hiç katılmazdı. Tevfik Fikret de, Sultan Hamid yönetimine karşı isyan eden ve dünyaya küskün ruhuyla, bu tür âlemlere katılmayı yaşamla bir uzlaşma, bir mutlu olma hali gibi görerek kabul etmezdi. Ziya Bey'in oğlu Saffeti Ziya Bey ise, gerçi mehtaplara gelirdi ama "şımarık ve müstehzi bir takım tavırlar alır", kendi deyimiyle "etüt yapmak" için geldiğini hissettirmeye çalışırdı. Hatta bu gecelerden birinde, yandaki sandalda bulunan bir tanıdığına "Ben buraya ide almaya geliyorum, monşer" dediğini bizzat Abdülhak Şinasi duymuştu! Zaten üstadın kendisi

de gençlik yıllarında aynı alafrangalık içinde yer alıp, benzer davranışlar gösterdiğini utanç duyarak anlatır. (s.246-47)

8. *Hareket ve toplanış:* "Zevk için dolaşan bütün öteki kayık ve sandallar yalnız ay ışığıyla aydınlanırken hizmetteki Pazar kayığı mumları yanmış üç dört fener taşıyarak gelir ve o geceki saz sahibinin yalısından, meselâ Valde Paşa'nın Yeniköy'deki, yahut Suphi Paşazade Sami Bey'in Kanlıca'daki yalısından hânende ve sâzendeleri alır, açılır, giderdi."

Sazın asıl toplantı yerinin Kalender'in önü olması da Boğaziçi geleneğiydi.

"Musiki faslı, çok kereler saz kayığının o zamanki Boğaziçililerin şairane buldukları Kalender'in önüne varıp durmasiyle başlardı." (s.109) "Boğaz'ın hemen her köyünden yavaş yavaş buraya gelen kayıklar ve sandallar saz kayığının etrafında, ışığın çevresinde dolaşan ve ondan ayrılamayan pervaneler gibi dolaşmaya başlar, onu kuşatarak ve ona âdeta yapışarak teşkil ettikleri kafile su üstünde yekpare büyük bir sal gibi bir kütle olurdu." (s.88)

9. *Yalılarla ilişki:* Kayık ve sandal kitlesi, o geceki saz sahibinin akrabasından, yahut yakın dostlarından birinin yalısı önüne gelince, suların iznine göre burada biraz durularak saz takımının bir iki parça çalması ve kısa bir fasıl geçmesi gelenektendi. "Kafilenin geçerken bir yalının önünde durarak böyle ona mahsus bir parça saz çalınması bir alâka, bir muhabbet ve hörmet nişanesi olurdu. O zaman bu yalının denize bakan bir odasında yanmış bir lâmbanın önünden bir insan gölgesi geçtiği, bir iki ışık söndürüldüğü ve yerine bir iki kafes kaldırıldığı görülürdü." Bunlar saza bir cevap, musikiye bir iltifat anlamına gelirdi. (s.112)

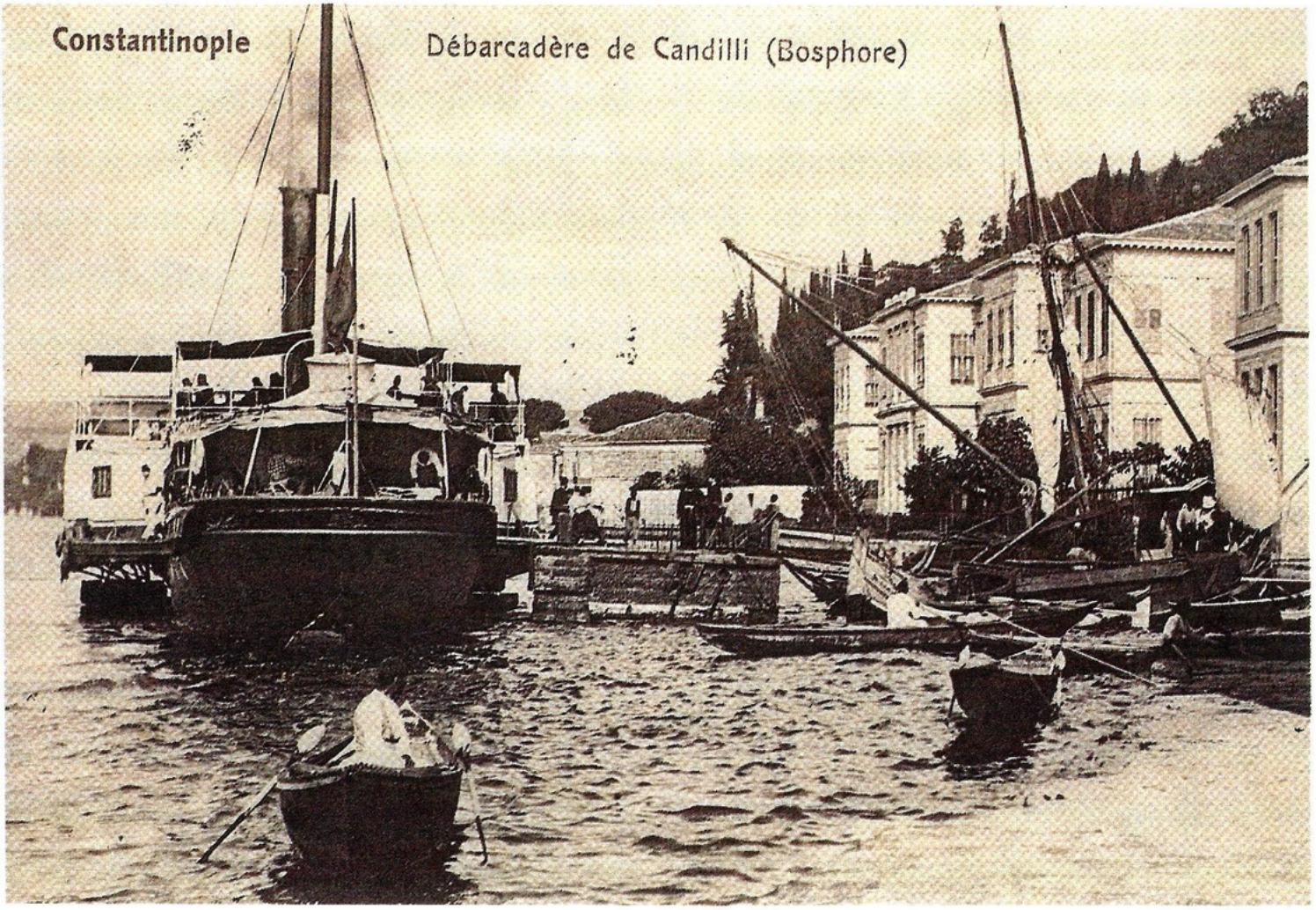
Şinasi Hisar, kendinden önceki dönemlere ilişkin dinlediği ilginç bir öyküyü de aktarır. Mehtap gecelerinde Hidiv İsmail Paşa, Emirgân Tokmakburnu yanındaki büyük yalısının harem tarafında bulunan üstü örtülü geniş taraçaya yüz kadar Çerkes ve Arap hânende ve sâzende halayığından oluşan saz takımını yerleştirir ve burada mükemmel saz fasılları yapılırmış. Boğaziçi'nde dolaşan ne kadar kayık ve sandal varsa elbette bu yalının önüne toplanırmış. "Mehtapta saz âlemi yapılan gecelerde de kafilenin yalının önüne gelince susarak durması âdetmiş. Zira o zaman İsmail Paşa'nın çalgı takımı başlar, Boğaz üstündeki saza mukabele edermiş." Sazı dinlemek için toplanan kayık ve sandallar İsmail Paşa'nın yalısı önünden Kanlıca burnundaki Asaf Paşa yalısı önüne kadar köprü gibi Boğaziçi'ni kaplarlarmış. (s.233-34) Hidiv İsmail Paşa'nın gecelere bu sahilden katkılarının nasıl sona erdiğini de yine Leyla Saz Hanım'a başvurarak dinleyelim:

"Mehtap safaları Sultan Hamit devrine kadar sürdü. Bu devrin ilk zamanlarında gene vardı. Sonra yavaş yavaş söndü. Neden bilmiyorum... Yalnız çok iyi hatırlarım, Hıdiv İsmail Paşa'nın yalısından bir gece, Boğaz'da o güne kadar eşini duymadığımız bir nağme çağlayanı sezmiştik. Bütün sandallar süzüle süzüle bu yalının önünde toplandı. O kadar ki, bir an oldu, Boğaz sandallarla kapanacak gibi geldi bize. Yalının karanlık pencerelerinin ardından ut, rebap ve tef seslerine Arap hanendelerinin nağmeleri karışıyordu. Kıyılar 'Ya leyl...'lerle çınlıyordu. Ertesi akşam, gayrı ihtiyarî gene o yalının önünde toplandık. Karşı sahilde, uzaklardan, bir gece evvelkinden daha kalabalık bir akın, soluğu Hıdiv İsmail Paşa'nın yalısı önünde almıştı. Çok geçmeden Arap sazende ve hanendeler başladılar. Boğaz'da bir mabed havası esiyordu. Sıcak diyarlardan gelen bu seste bizi ağlatan bir baygınlık vardı... Yazık ki bu ikinci gece, ne oldu ise oldu ve bu misli görülmemiş musiki ziyafeti yarıda kaldı... Bir müdahale... Bir emir, etdiler. Boğaziçi'nin safaları son nefesini vermişti."[13]

10. *Kayıkçılar iş başında!* Mehtaba katılan kayıkçılar zaten işlerinin başındadır. Ama ya diğerleri? "Boğaz'dan geçen sazı bazan da yalılardaki aylıklı kayıkçılar duyar, hizmetlerinin takdir olunacağı bir fırsatı kaçırmak istemeyen bu genç ve hamarat hamlacılar, aşağıda selâmlık taşlığındaki dönme dolaba vurarak, harem taşlığına gelen hizmetçiyle içeriye haber yollarlardı: "Küçük beyler, yahut hanımlar mehtaba çıkmak istemiyorlar mıydı?" Karar almak oldukça uzun sürer, ama sonunda genellikle mehtaba çıkılırdı. (s.113)

11. *Güzergâh:* "Kalender'in önünde çalınan ilk fasıllardan sonra bütün bu yan yana yüzlerce kayık ve sandalın teşkil ettiği kütle kendini yavaşça Yeniköy akıntısına kaptırır ve onunla kayarak İstinye önlerinde bir yerden karşıya geçerdi. Çünkü her nedense mehtaba biraz sapa gelen İstinye koyuna hiç girilmez de, Boğaziçi'nin en meşhur mehtap

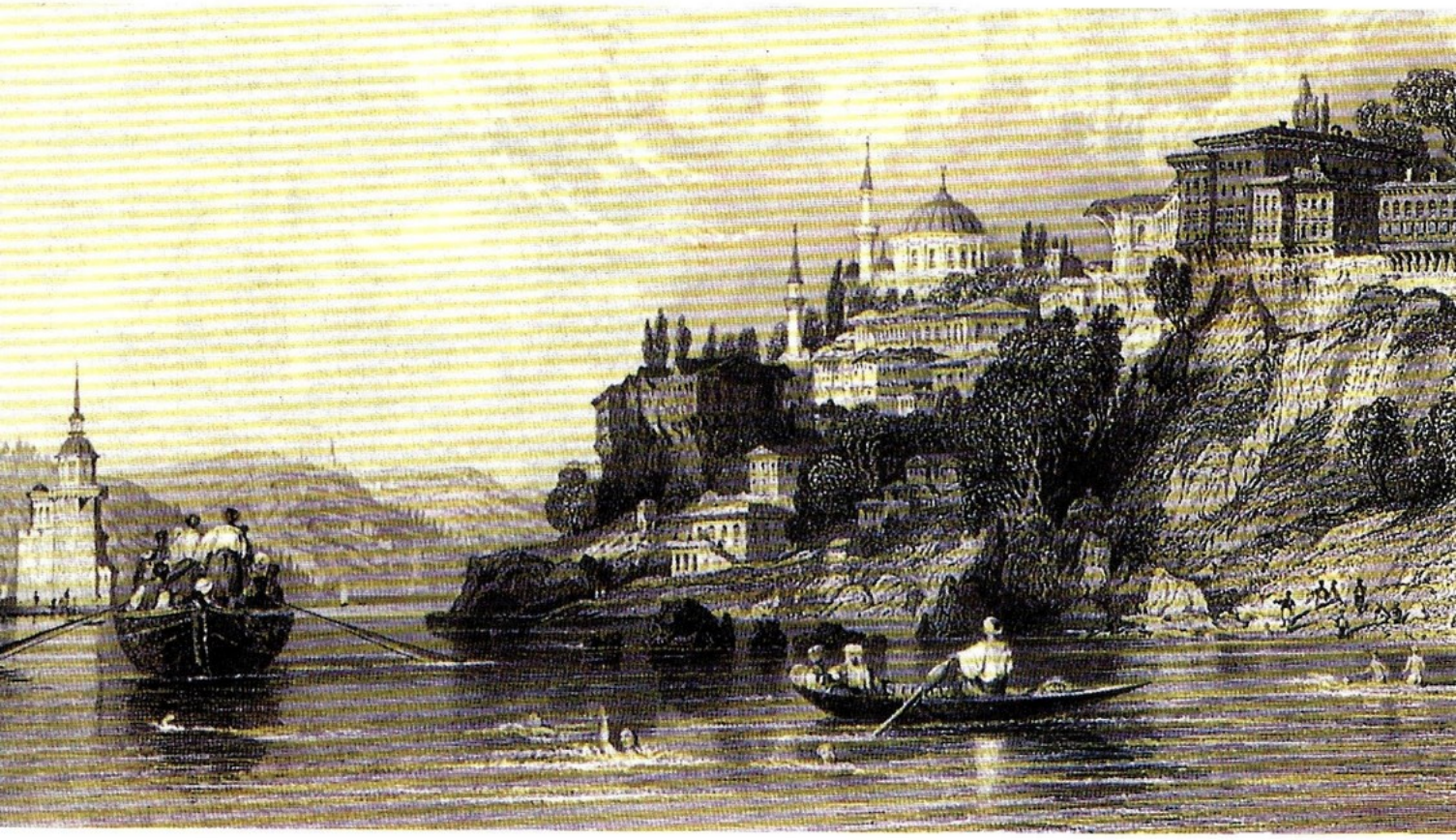
[13] "Leyla Saz anlatıyor" *agy.*



meydanı ve hatta başka geceler yalnız bülbül dinlemek üzere gidilecek olan Körfeze girilirdi." Burada hemen bir açıklama yapmalıyız. Boğaziçi sözlüğünde Dere, Göksu Deresi; Körfez ise Kanlıca Körfezi anlamına gelirdi. Körfez yani Kanlıca Körfezi'nin "üstünde bulunan tepe, Mihrabâd, mehtabın bütün Boğaziçi'nde en güzel göründüğü yermiş. Körfezin kuvvetli aksi sadâlarından dolayı hânendelerin burada en gür sesleriyle gazel okumaları âdetti. Suların müsaid oluğu gecelerde burada mutlaka bir iki fasıl çalınırdı." (s.110-111) Ardından Göksu Deresi önüne gelinir, burada mola verilerek yine saz çalınır, buradan da Bebek Koyu'na uzanılırdı.

Üç dört saatlik bir dolaşmadan sonra gece yarısı Bebek koyunda kayıklar ve sandalların yorgun hevengi tekrar harekete gelirdi. Bebek'ten sonra artık dağılış zamanı gelmiş olurdu. "Mehtap kafilesi Rumelihisarı yolunda Kayalar önünden karşı sahile geçerdi. Saz, gecenin hususiyetlerine göre, ya bu kıyıyı takiple meselâ Kanlıca'da Suphipaşazade Sami Bey'in yalısına girer; yahut, kafile karşıya döner ve artık yorgun düşmüş kayıklar ve sandallar kütleyi birer ikişer terkettiklerinden, koyu geçtikten sonra İstinye ile Yeniköy arasında dağılmış olur ve saz da meselâ Yeniköy'de Sait Halim Paşa'nın yalısına girerdi." (s.254)

Abdülhak Şinasi Hisar, kendinden önceki dönemlerin âlemleriyle ilgili bilgiler verirken, güzergâhın eskiden daha geniş tutulduğunu söyler: "Büyüklerimizin bize anlattıklarına göre eski zamanlarda, yani Sultan Aziz devrinde mehtap âlemlerine böyle birkaç yüz değil, belki bunun iki misli, belki bin kayık iştirak edermiş. Gönüllerin daha ferah, hislerin daha coşkun, bâzuların daha kuvvetli, vakitlerin daha bol, keselerin daha bereketli olduğu o zamanlarda mehtap kafilesinin Boğaziçi'ndeki cevelân sahası da daha geniş olurmuş. Benim bulunduğum mehtap gecelerinin hiç birinde sazın Bebek önünden daha aşağıya indiğini görmediğim halde evvelleri çok geceler Bebek koyuna varılmakla iktifa edilmezmiş. Kuleli açıklarındaki toplantılar meşhurmuş. Saz kafilesi tâ Çengelköy



körfezine, Beşiktaş açıklarına doğru ine ine, Kız Kulesi önlerine, Boğazdan Marmara'nın açıklığı seyredilen noktaya kadar gelir, kendini Marmara'ya kaptırmaktan korkuyormuş gibi ancak buradan geri dönermiş.

Daha, bu eski gecelerde mehtap âlemleri yalnız gece yarılarına kadar değil, sabahlara kadar sürermiş. Dağılan kafileden son ayrılanlar kayıklariyle yalılarına giderlerken şafağın söktüğünü görürler de şaşarlarmış." (s.232-233)

12. *İki önemli "eski" özellik:* Sessizlik ve karanlık: Boğaziçi'nin eski dönemlerinde, mehtap gecelerini bu denli güzelleştiren iki önemli özelliği vardı: Sessizliğin şiiri (sükût) ve karanlıkta mehtabın etkisi. Bunları A. Şinasi Hisar şöyle anlatır:

a) Sessizliğin şiiri: "Maziyi anlamak ve duymak için bilinmesi lâzım gelen, şimdi elimizden kaçırmış olduğumuz bir nimet, bize yardım elini uzatan bir ilâh vardı ki o da her günümüzü saran nefîs bir sessizlikti. Sükût, gramafonlarla yenilerek, radyolarla kovularak, otomobil, otobüs, tramvay gürültüleriyle delik deşik edilerek git gide o kadar azalmış, daralmış, ufalmış, yeni hudutlarının içinde kalmış ve bizim saatlerimizin çoğundan o kadar uzaklaşmıştır ki bazan ona rasgelince bir lezzet gibi duyuyoruz. Biraz süren sessizlik bize ilaç diye koklanan bir ruh gibi tesir ediyor ve musiki yerine geçiyor."

Mehtaba çıkıldığı dönemlerde "sükût esas ve onun haricinde şarkı ve saz ise nadir tadılır zevklerdi. O zamanlarda bol bol kandığımız sessizliğe biz elbette şimdiki kadar acıkmış ve susamış değildik. Fakat bilâkis ona pek alışkın olduğumuzdan tadını çıkarmasını daha iyi bilirdik." (s.181)

"Mehtapta Boğaziçi'nin böyle susması musikinin bizi yükselttiği seviyeye uyuyor ve hattâ belki onun da üstüne çıkarıyordu. Zira susmuş çalgıyı içine almış ve onun bir mahfazası gibi olmuş bir sükût içinde deminki seslerin içimizde gûya rikkatli bir gölgesi kalmış gibi, bir rûya hatırlar gibi o susmuş sazı belki hâlâ duyuyorduk. Ruhumuzu dolduran musikinin gölgesine benziyen bir sessizlikti ki biz bunu gûya sularda hafif bir iz gibi sürükleyerek içimizde yaşayan bu susmuş çalgımızla

geçiyor ve gûya büyük bir sükût ve inziva diyarına giriyorduk." (s.185)

b) Karanlıkta mehtabın etkisi: "O zamanlarda Boğaziçi geceleri kandil, mum, lâmba gibi mehtabın akrabası, hafif ve yumuşak eski ışıklarla aydınlanırdı. Mehtabın, şüphesiz, daha dokunulmamış bir büyüklüğü, el sürülmemiş bir temizliği, eşsiz bir tabiîliği vardı. Başka yerlerden Boğaziçi'ne gelenler burada mehtabı o kadar tılsımlı bulurlardı ki, âdeta sarhoş oldukları ve hattâ bu füsun ile gûya tekin değilmiş gibi, çarpılmaktan korktukları olurdu. Fakat herşey bir alışkanlık meselesi değil midir? Boğaziçi'nde yaşayanların sulardaki mehtaba senelerin verdiği öyle bir âşinalıkları vardı ki münasebetlerine artık bir lâübalilik karışır, bir akrabalık girer, artık onlar mehtaba yabancılar gibi şaşmazlar, alışkın gözlerle bakarlar, kendilerini ilk görüşte tanıdıkları bir eski hal içinde bulurlardı. Bunu söylemekle mehtabı daha az beğendiklerini değil, bilâkis onun zevkini çıkarmasını daha çok bildiklerini söylemiş oluyorum. Zira herşey bir alışkanlık neticesidir. Birşeyi iyi sevebilmek için çok tatmış olmak lâzım. Nasıl ki bir kadının lezzetini en iyi bilen onu en çok sevmiş olan aşığıdır. Mehtap bize nurlu bir avize gibi gelirdi. Biz onun keyfine alışıktık." (s.157-58)

Abdülhak Şinasi Hisar, *Boğaziçi Mehtapları* adlı kitabında, mehtap âlemlerinin hangi tarihe kadar sürdürüldüğü hakkında net bir bilgi vermez. Kitabının "Unutuluş" bölümünde, Said Naum Duhâni'nin *Quand Beyoğlu s'appelait Péra* adlı kitabında mehtap sazlarının 1896 yılından sonra yapılmadığını söylemesine karşı çıkar ve "ben Boğaziçili olduğum için bu ananenin daha hayli devam etmiş olduğunu biliyorum" der. Ardından Pierre Loti'nin *Suprêmes Visions d'Orient* eserinde, "1913 Ağustosu'nda, bir saz kayığı peşinde büyük bir kayıkla, Boğaziçi'nde gezdirildiğini" anlattığını hatırlatarak ekler: "Bu resmî sazın o zamanlar çoktan terkedilmiş olan bu 'mehtap'larla hiç bir alâkası olmadığı görülüyor". Ahmet Hamdi Tanpınar ise *Beş Şehir*'de, "Çok defa Osmanlı istikrazını düşünürken hatırıma 1914 yazında son mehtap âlemlerinin başkalarından dinlediğim hikâyesi gelir. Ve yıkılan imparatorluğu, ay ışığının altın bir uçurum yaptığı sularda saz sesleri arasında batan bir masal gemisine benzetirim" derse de, Abdülhak Şinasi'nin uyarısını düşünerek mehtap âlemlerinin daha önceki bir tarihte sona ermiş olduğunu kabul etmek daha doğru olur.

Cumhuriyet'ten hemen sonra, 1924 yılında Fransız yazar Claude Farer'in İstanbul'a gelişi nedeniyle Bebekli bir hanımın düzenlediği mehtap gezisinin nasıl başarısızlıkla sonuçlandığını, Cabir Vada *Boğaziçi Konuşuyor* adlı kitabında anlatır. Bebek'le Tarabya arasındaki bölgedeki sahil ve sandallarda yer alan sarhoşların narâ ve tabanca seslerine, fındık fıstık satıcılarının yaygarası katılmış ve saz takımının sesi duyulmaz olmuştu."[14] Yeni zamanların yeni sesleri, yeni ışıkları; mehtap alemlerinin eski büyüsünü bir daha yaşamamıza imkan vermeyecekti.

Şirket-i Hayriye dönemi

Dönelim Boğaziçi'nin vapurlu ulaşım tarihine. Bu tarihçede ilk büyük atılım yaratacak olan olay 1850'li yıllarda Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıdır. 1851 yılında Sadaret Müşteşarı Fuat Efendi ile Ahmet Cevdet Efendi, Boğaziçi'nde çalışacak bir vapur kumpanyası kurmak konusundaki düşüncelerini Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'ya açarlar ve bir rapor sunarlar. Sadrazam konuyu benimser ve padişah Abdülmecit'e bir "esbabı mucibe mazbatası" hazırlayıp takdim etmelerini söyler. Bu mazbatanın ana noktaları arasında şunlar bulunmaktadır:

1. Boğaziçi'ne ve Adalara tersane vapurları işlemektedir. Fakat sabah ve akşam yalnız bir vapur çalışmaktadır. Buna da yetişmek zor olduğundan, birçok kişi kayıklarla gidip gelmektedir. Bilhassa Boğaziçi'nin çok sayıda vapura ihtiyacı vardır.

2. Boğaziçi'nde vapurlar çoğalırsa Boğaziçi rağbet görecek, mamur olacaktır. Halk da birçok masraftan kurtulacaktır.

3. Boğaziçi'nde vapur işletmek için bir şirket kurulması, hissedarları olacak vatandaşlar için hem kârlı bir iştir, hem de halka bir hizmettir.

4. Bu şirketin kurulması kayıkçı esnafının kârına zarar verecek gibi görünüyorsa da, onlar yine Boğaziçi iskeleleri arasında müşteri bulabileceklerdir. Ayrıca Boğaziçi'nin rağbet bulup kalabalıklaşması giderek onların kazancını artıracaktır.

5. Tersane vapurları Boğaziçi köylerinin kayık iskelelerine yanaşamamakta, açıkta durmakta, müşteriler de kayıklarla inip binmektedirler. Bu zor ve tehlikeli bir iştir. Yağmurlu günlerde bu durum

[14] A. Cabir Vada, *Boğaziçi Konuşuyor*, İstanbul t.y., s.103.

pek üzüntü verici olmaktadır. Şirket köylerde vapur iskeleleri de yapacaktır.

6. Bu şirket kurulduktan sonra Boğaziçi'ne artık tersane vapurları işlemeyecektir. Çünkü iki ayrı takım vapurun işlemesi kargaşalık doğurur. İzmit, Gemlik, Tekirdağı, Gelibolu ve Karadeniz sahilindeki bazı iskelelerin halkı vapur işletilmesi için dilekçeler vermektedir. Tersane vapurları bu yollara tahsis edilebilir.

7. Boğaziçi'nde vapur işletme hakkı 25 yıl süre ile bu şirkete verilmelidir.

8. Vapurları almak ve binalar yaptırmak için bu şirkete 8000 kese sermaye gerektir. Bu da çıkarılacak teminatlı hisse senetleriyle elde edilecektir.[15]

Abdülmecit'in raporu onaylamasının ardından Boğaziçi'ne hayırlı işler yapmak şiarıyla yola koyulan Şirket-i Hayriye, şehrin tarihini sadece ulaşım açısından değil, sayfiye anlayışı, yerleşimler ve hatta eğlence mekânları açısından bile değiştirir. Örneğin, vapurların sefere çıkışını (1851) takip eden yıl içinde Boğaz'ın iki yakasına 30 kadar yeni yalı ve konak inşa edilir. Köyler sırayla iskelelerine kavuşurlar. Az sayıda da olsa, kış aylarında yapılan seferler sayesinde Boğaz'ın soğuk mevsimlerdeki sakinleri çoğalır.

Ama Şirket-i Hayriye'nin şehrin deniz yaşamında büyük değişikler yaptığı dönem esas olarak Cumhuriyet'e tarihlenecektir. Cumhuriyet'in ilk döneminde Şirket-i Hayriye hâlâ ayaktadır, lakin artık yıpranmıştır. Gemileri eskimiş, itibarı sarsılmış, mali sorunlarını çözümleyememiş, bu nedenle filosu ihtiyarlamıştır. 1929 yılına kadar dışardan sadece dört gemi getirilebilir. Bunlar *Halâs*, *Üsküdar*, *R.Kavağı* ve *Altınkum* adlarını taşımaktadır. Şirket seferlerine tekrar eski rağbeti sağlamak amacıyla bilet ücretlerinde indirim yapar. Ama artık "otobüs" adlı bir düşmanı vardır. Boğaz köyleri karayoluyla yavaş yavaş birbirlerine bağlanmaktadır. Vapura binenlerin sayısı ise hızla azalmaktadır. 1930'lu yıllarda, Şirketi Hayriye bu durumu değiştirmek amacıyla yeni atılımlar yapar. İlanlarla "Boğaziçi'nde yaşamanın güzelliklerini" anlatmaya çalışır. Boğaziçi'nde ev yaptırmak veya kiralamak isteyenlerin ilanlarını hazırladığı broşürlerde bedava yayınlar. 1936 yılında, Şirketi Hayriye'nin tanıtım çabaları doruk noktasına ulaşır. Önce şirket tarafından özel ve şık bir *Boğaziçi* dergisi yayımlanır. Bu dergide tanınmış yazarlar yazı ve şiirleriyle Boğaziçi'nin güzelliklerini anlatırlar. Öte yandan dergi sayfalarında yer alan duyurularda; abonman kartlarında yapılan indirimler, Boğaziçi'nde oturanlar için parasız mal ve hatta kömür taşıma imkânları tanıtılır. Öğrenciler de bu teşvik kampanyasından paylarını alırlar. Oturdukları Boğaz köylerinin okullarına giden öğrencilere, yaz tatilinde parasız paso verilmektedir. Böylece yerleşik Boğaz nüfusu çoğaltılmaya çalışılır.

Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'nin eğlence yaşamını geliştirmek için de yatırımlar yapmaktan çekinmez. Sarıyer'de Canlı Balık Lokantası, Anadolukavağı'nda Altınkum Plajı ile Küçüksu Plaj ve Gazinosu Şirket tarafından açılır ve işletilir. Öte yandan Şirket-i Hayriye söz konusu yeni mekânlarını tanıtmak, Boğaziçi'nin bir eğlence beldesi haline gelmesini sağlamak amacıyla özel tenezzüh (gezi) seferleri düzenlemeye başlar. Bu gezilerin ilki 4 Ağustos 1936 tarihinde düzenlenen "Boğaziçi'nde mehtap âlemi"dir. Bu oldukça gerilerde kalmış efsanevi geleneği yeniden canlandırmanın çekici olacağını düşünmüşlerdi herhalde. Kayıklar yerine Şirket-i Hayriye vapurlarıyla gerçekleştirilen bu "âlem"de Denizkızı Eftalya ile birlikte bir saz heyeti, bir zeybek takımı ve Şehir Tiyatrosu artistlerinden Hâzım Bey sahne alırlar.[16]

Tüm bu tanıtımlara, teşvik çabalarına, gezi seferlerine karşın Şirket-i Hayriye bir türlü belini doğrultamaz. 1934 ve 1938 yıllarında yapılan iki büyük indirim bile arzu edilen rağbeti sağlayamaz. Boğaziçi semtlerinin karayoluyla birbirine bağlanması, düzenli otobüs seferlerinin başlaması, buna karşılık hükümetin artan masraflar nedeniyle şirketin zam taleplerini geri çevirmesi, kaçınılmaz sonu hazırlar. Böylece 90 yıllık bir şirket olan Şirketi Hayriye 1944 Temmuz'unda tarihe karışır. Bundan sonra sahnede Denizyolları İşletmesi yer alacaktır. [17] ■

[15] Şirketi Hayriye, *Boğaziçi Salnâmesi*, İstanbul 1330 (1914).

[16] Eftalya'nın sal üzerindeki bu gösterisinde rüzgârın da tesiriyle çok yorulduğu, bir daha kendine gelemediği söylenir. Üç yılı aşkın bir süre savaştığı kalbine 15 Mart 1939 tarihinde yenik düşer.

[17] Daha geniş bilgi için bak: Gökhan Akçura, *Şen Gönüller Diyarı*, Om Yayınları, İstanbul 2003.

Uluç Ali'nin doğduğu topraklarda bulunan
Le Castella kasabasındaki büstü

HABSBURG GİZLİ SERVİSİNİN HEDEFİNDE BİR OSMANLI PAŞASI

Calabria'lı Uluç Ali

EMRAH SAFA GÜRKAN

Şüphesiz 16. yüzyılın en etkili korsanlarından biri olan Uluç Ali aynı zamanda Osmanlı-Habsburg rekabetinin de en önemli aktörlerinden biriydi. Calabria'nın ufak bir köyünde doğmuş ve dönemin feodal düzeninin toplumsal hiyerarşisinde yükselme şansı bulunmayan bir balıkçının, Güney İtalya'dan Kuzey Afrika'ya, oradan da Osmanlı payitahtına dek uzanan ilginç yolculuğu Akdeniz serhaddinin tipik başarı öykülerinden biridir. Gençken korsanlara esir düşen bu balıkçının İslam dinini kabul edip ihtida etmesi ve dönemin tabiriyle "meslekten Türk" (*turco de profesión*) olmasıyla değişen hayatı Akdeniz'in hemen her yerinde bir efsaneye dönüşmüş, benzeri bir sürü insana ilham kaynağı olmuştur.

Siyasi kariyerinin zirvelerine yükselmeye başladığı 1560'ların sonlarında bu yetenekli denizci, korsanların yağmalarından en çok mustarip olan İspanya ve Güney İtalya kıyılarını elinde bulunduran Habsburg yönetimi için çözüm bulunması gereken bir sorun haline gelmiştir. Önce Trablus-ı Garb Beylerbeyi (1565-1568) ve sonra da Cezayir-i Garb Beylerbeyi (1568-1571) olarak Kuzey Afrika'daki korsan harekâtlarının kontrolünü eline alan Uluç Ali, neredeyse bütün Osmanlı donanmasının yok edildiği İnebahtı bozgunundan (Sıngın Donanma - 1571) sonra Kapudan-ı Deryalık makamına yükselmiş ve Osmanlıların Akdeniz siyasetinin belirleyicilerinden biri olmuştur.

16. yüzyılın iki büyük imparatorluğu Osmanlılar ile Habsburglar arasındaki Akdeniz ve Avrupa çapındaki geniş çaplı siyasi rekabetin önemli bir ayağı da casuslar üzerinden gizli servisler vasıtasıyla yürütülmekteydi. Düşmanlarının siyasi kararlarından ve askeri hazırlıklarından haberdar olmak zorunda olan her iki imparatorluk da

birbirlerinin topraklarında geniş istihbarat ağları oluşturmayı başarmışlardı. Bu ağlardaki casuslar, istihbarat faaliyetlerine sabotaj, suikast, rüşvet, isyana kışkırtma gibi diğer gizli harekât türlerini de ekleyerek merkezi hükümetlere birçok proje sunmuşlar ve girişimciliklerini göstermekten geri kalmamışlardır.

Uluç Ali'nin Akdeniz'in ısınan sularındaki siyasi yükselişi hem bu fırsatçı casusların, hem de Habsburg yönetiminin gözünden kaçmamış, onu Habsburg gizli servisinin bir numaralı hedefi haline getirmiştir. Bu makalenin amacı Simancas'taki İspanyol arşivlerinde (Archivo General de Simancas) bulunan dönemin belgeleri üzerinde yoğunlaşarak, Uluç Ali'yi hedef alan Habsburg girişimlerini gün ışığına çıkarmak ve Uluç Ali'nin siyasi kariyerinin Osmanlı kaynaklarının bize sağlayamayacağı başka bir yönünü gözler önüne sermektir. Basit bir kürekçiyken önce başarılı bir korsan, daha sonra da Osmanlı devletinde ikbal basamaklarını hızla tırmanarak beylerbeyi ve Kapudan-ı Derya olan Uluç Ali'nin, "Akdeniz hizbi" olarak adlandırabileceğimiz bir siyasi ağın da tam merkezinde bulunduğunu belirtmemiz lazım. Uluç Ali'nin çevresindeki korsan, denizci ve tersane halkından oluşan bu siyasi çıkar grubunun en önemli amacı, Osmanlıların Batı Akdeniz'de Habsburglara karşı etkin bir siyaset izlemesini sağlamaktı. Böyle etkin bir siyaset sayesinde, bu hizbin mensupları Osmanlı donanmasında ve Haliç tersanesinde çeşitli mevkilerde görev alabileceklerdi; bu düzenli gelire başarılı geçen bir seferin getireceği ganimeti de eklediğimizde işin iktisadi boyutunu daha da rahat anlayabiliriz. Örneğin, Kapudan sıfatıyla bu hizbin lideri olan Uluç Ali'nin tek başına 3.000 kölesi bulunmaktaydı. İstanbul'daki Venedik bailosu Giovanni Correr'in raporuna göre her ne kadar Uluç Ali bu "omuzlarındaki 3.000 boğaz"ın 600'üne tersanede günde on akçeden görev verse de geri kalanını kendi cebinden beslemek zorundaydı. Bu masraflar karşısında Uluç Ali Kapudanlık'ı bırakıp, korsanlıktan payını daha rahat alabileceği Cezayir'e, Tunus ve Trablus-ı Garb beylerbeylerini de emrine verecek genişletilmiş yetkilerle beylerbeyi atanmak için Sultan'a arz bile verecekti.

İlk olarak, Habsburg yöneticileri ve ajanları,

Uluç Ali'nin Hıristiyan ve hatta bir Habsburg tebası olarak doğduğu gerçeğini göz ardı etmemişlerdir. Eğer kesenin ağzı açılır ve gerekli güvenceler verilirse, bu Calabria'lı eski dinine ve "doğal kral"ına (*Re Naturale*) itaate geri dönmeye ikna edilemez miydi? Birincisinin sonuç getirmediği yerde, bir ikinci yöntem de Uluç Ali'yi ortadan kaldırmaktı. Bu suikast planları Habsburglara genelde Uluç Ali'nin "kapu"sındaki hoşnutsuz mühtedi denizciler ve kaçmak isteyen köleler tarafından sunulmaktaydı.

16. yüzyılda Akdeniz serhaddi siyasi sadakatlerin çok rahat pazarlık konusu edilebildiği bir mekândı. Bunun birinci nedeni, korsanların önemli bir çoğunluğunu genellikle Korsika, Sardinya, Sicilya ve Güney İtalya gibi Hıristiyan memleketlerindeki ekonomik sıkıntıların ve fe-

Uluç Ali, Osmanlı donanmasının İnebahtı deniz savaşında yaşadığı bozgundan (1571) sonra Kapudan-ı Deryalık makamına yükseldi ve Osmanlıların Akdeniz siyasetinin belirleyicilerinden biri oldu

odal düzenin eziciliğinden kaçan mühtedilerin, yani meslekten Türklerin oluşturmasıydı. Buna ek olarak, Müslüman olarak doğanlar, yani "milletten Türk" (*turco de nación*) olanlar da, Andrew Hess'in meşhur deyimiyle Kuzey Afrika'nın "unutulmuş serhaddinin" kozmopolit yapısı içerisinde çok kültürlü bir yapıda yaşamaya alışmışlardı. Seyyid Murad'ın Gazavat-ı Hayreddin Paşa'sı gibi eserlerin içindeki birçok yabancı kelime ve ifade bunu açıkça ispat etmektedir. Son olarak, her ne kadar özellikle Türkçe literatürde bu korsanların faaliyetleri dini bir savaş, bir gaza olarak sunulmaya çalışılmışsa da, Akdeniz korsanlığının birçok yatırımcının dahil bulunduğu ekonomik bir girişim olduğu ve çoğu zaman fırsatçılık ve kişisel çıkar gibi faktörlerin psikolojik motivasyonların önüne geçtiği belirtilmelidir. Kısacası, İslam dini adına kutsal bir savaşın fedaileri ve "deniz gazileri" şeklinde lanse edilen bu korsanlar ile kıyılarını sıklıkla yağmaladıkları Habsburglar arasında Osmanlı Devleti'ne ihanet olarak adlandırılabilecek bu tip görüşmeler sıklıkla yapılmıştır. Örneğin İspanyol ajanları, 1530'ların sonunda bir başka önemli korsan, Osmanlı Kapudan-ı Derya'sı Barbaros Hayreddin Paşa'yı ziyaret edip benzer tekliflerde bulunmaktan çekinmemişlerdi; Barbaros'un doğuştan Müslüman olması bile onları caydırmamışa benzemektedir. Gene aynı

şekilde Barbaros'un Cezayir'de yerine bıraktığı Hasan Ağa da Habsburg ajanlarıyla görüşmüştü. Salih Reis'in oğlu sabık Cezayir-i Garb Beylerbeyi Mehmed Paşa, Uluç Ali'nin kapısından çıkma gene Cezayir Beylerbeyi Venedikli Hasan Paşa ve son olarak, Uluç Ali gibi genç yaşta korsanlara esir düşüp Padişah'a hediye edilen ve daha sonra Enderun'da başlayan askeri kariyerinde Yeniçeri Ağalığı, Kapudan-ı Deryalık ve Sadrazamlık gibi önemli mevkilere ulaşan Cigalazade Yusuf Sinan Paşa hep bu tip görüşmelere muhatap olmuşlardı. Ayrıca ihtida, bir kişinin geçmişiyle bağlarını kopartması anlamına gelmemekteydi. Örneğin Cigalazade, Habsburg casusu olduğu İstanbul'da herkes tarafından bilinen kardeşi Carlo'yu Osmanlıların egemenliğindeki Nakşe Dükalığı'na getirtmiş ve hatta 1598'te Osmanlı Donanması'yla günlerce Mesina açıklarında demirleyip Sicilya Kral Naibi'nden aldığı izinle annesi ve kız kardeşlerini gemisine çağırtıp hasret gidermiştir. Her ne kadar bu son görüşmenin detaylarını İspanyol kaynaklarından öğrensek de Selaniki gibi Osmanlı kaynakları da bunu normal bir olaymışçasına not etmişlerdir.

Habsburg gizli servisi ile Uluç Ali arasındaki ilk dolaylı bağlantı, 1567 yılında, henüz Uluç Ali Trablus-ı Garb Beylerbeyi'yken kurulmuştur. Uluç'un yardımcısı Luca'lı mühtedi Murat Ağa, Trablus'taki Habsburg casuslarından ikisiyle temasa geçer. Trablus'u Habsburglara vermek için bir plan yapmıştır. Hayata geçirilemeyen bu plana göre, bu iki casus 20-25 adamla Trablus'a gelecek ve Murat Ağa bunları gizlice kaleye sokacaktır. Daha sonra da Malta kadırgaları gelene kadar bu 20-25 adamın şehirdeki diğer Hıristiyanlarla birlikte şehri savunmak için yeterli olacağı düşünülmüştür. Zira Uluç Ali geride sadece 50 tane yaşlı muhafız bırakıp Fizan'daki Bedevi kabilelerin üzerine yürüyüşe geçmiştir.

Habsburg gizli servisinin Uluç Ali'yi taraf değiştirmeye ikna etme yönündeki çabaları ise 1568 yılında başlamıştır. Bu henüz Cezayir Beylerbeyi olmuş korsanın çevresindeki Hıristiyanlara iyi davrandığı yönündeki haberlerden umutlanan İspanya Kralı II. Felipe, ilk önce Napoli Kral Naibi'ne (Virrey) Uluç Ali'nin Calabria'daki akrabalarından ya da arkadaşlarından birini bulmasını emretti. Ancak Uluç Ali'nin akrabaları arasından uygun birini bulmak mümkün olmamıştır; bunlar ya bu yolculuğu yapamayacak kadar yaşlı ya da korsanı tanımayacak kadar gençtir. Sonunda Habsburglar, Uluç Ali'nin hem köylüsü, hem de eski bir kölesi olan Giovanni Battista Ganzuga adlı birini bulmayı başarırlar. Ganzuga, esir kurtarmak için Cezayir'e giden keşişlerin (*redentores*) arasına karışıp, Habsburg yetkilileri adına Calabria'lı korsanla görüşmek üzere Cezayir'e doğru yola çıkar. Teklif şöyledir: Cezayir'i Habsburglara teslim etmesi karşılığında Uluç Ali aristokrasi arasına kabul edilecek ve kendisine, marki veya kont unvanlarından birisini seçmesinin yanı sıra Napoli Krallığı'ndan yıllık 12.000 düka da gelir bağlanacaktı. Uluç Ali'nin bu teklifi kabul etmesi halinde Ganzuga hemen Madrid'e gidip İspanyol gizli servisinin fiili reisi ve II. Felipe'nin sekreteri Antonio Pérez'le görüşecek ve işin ayrıntıları üzerinde çalışılmaya başlanacaktı.

Aynı anda paralel bir ikinci temas da Batı Akdeniz limanlarında kurdukları etkili ticaret ve istihbarat ağıyla öne çıkan Korsikalı beş kardeşin oluşturduğu Gasparo Corso ailesi aracılığıyla yürütülmekteydi. Valencia'da tüccarlık yapan Francisco, kardeşi Andrea'nın Cezayir'deki temaslarından ve çevresinden yararlanmak istemişti. Habsburglar, aralarında sabık Cezayir beylerbeylerinin de bulunduğu birçok önemli kişiyi tanıyan Andrea'dan istifade etmekte tereddüt etmeyeceklerdi. Andrea hem Habsburglara haber yollayacak, hem de Uluç Ali'yle temasa geçip onu taraf değiştirmeye ikna edecekti. İspanya'da hep bir beşinci kol gibi görülen "Morisco"ların, yani Osmanlıların sürekli temas halinde bulunduğu ve "müdeccel" adını verdiği Müslümanların 1568 sonlarında ayaklanması bu görüşmelerin önemini daha da artıracaktı. Buna ek olarak Habsburg yetkilileri korsan kökenli Uluç Ali'yle ciddi sorunlar yaşayan Cezayir yeniçerilerinin İstanbul'a haber gönderip, Uluç Ali'nin yerine Barbaros'un oğlu sabık Beylerbeyi Hasan Paşa'yı istedikleri haberini alınca, beylerbeyliği tehlike altında olan Uluç Ali'nin daha kolay ikna edilebileceğini düşünmeye başlamışlardı. Gasparo Corso ağının operasyonları Ganzuga'nınkinden daha kapsamlı olacaktı. İlk etapta Uluç Ali'nin etrafındaki üç kişiyle temasa geçilecekti: Gasparo Corso ailesinin akrabası olan, Uluç Ali'nin kâhyası Memi Corso,

dokümanların Catania adını verdikleri bir reis ve en sonunda da sürgünde Osmanlı himayesinde yaşayan Fas şehzadesi Abdülmelik. Her ne kadar Abdülmelik sonraki yazışmalarda geçmese de diğer üçü için Habsburglar kesenin ağzını açmıştı: Asilzade unvanlarının yanı sıra Uluç Ali'ye Napoli'de 10.000, Catania'ya Sicilya'da 4.000 ve Memi Corso'ya gene iki krallıktan birinde 3.000 dükalık yıllık gelirle araziler verilecekti. Bunlar aynı zamanda bütün mal varlıklarını ve ailelerini yanlarında getirebileceklerdi. Andrea operasyon için yararlı gördüğü diğerleriyle de "kalitelerine göre" değişen miktarlar karşılığında benzer anlaşmalar yapabilecekti. Eğer Uluç Ali teklifi kabul etmez ve Memi ile Catania tek başına Cezayir'i teslim etmeyi başarırlarsa her birine 6.000 düka vaat edilmesi uygun görülmüştü.

Bu konuyla ilgili Simancas arşivlerindeki onlarca belgeden birinde Andrea'nın Uluç Ali'yi ikna etmek için kullanacağı argümanlar da sıralanmıştır. Bunlar bize o dönemin düşünce yapısını vermeleri bakımından oldukça ilginçtir. Andrea, Uluç Ali'ye Hıristiyan geçmişi ve kâfirlerin arasında "mantığa, doğal hukuka ve Tanrı'nın gerçeğine" karşı yaşamanın zorluklarını anlatacak, Cezayir'de kaldığı sürece ne yaşamının ne de servetinin güvencede olduğunun altını çizecekti. Burada açıkça, keyfi idamların ve müsaderelerin yaygın olduğu, dolayısıyla ekâbirin mal ve can güveliğinin olmadığı Osmanlı İmparatorluğu'nda, Uluç Ali gibi güç basamaklarını hızla çıkmış kişilerin konumlarının hassasiyetine ve ellerindeki gücün herhangi bir yasal dayanağı olmadığına dikkat çekilmek istenmekteydi. Oysa dinine geri döndüğü ve Cezayir'i teslim ettiği takdirde kendisine asilzade unvanının yanı sıra, mirasçılarına da bırakabileceği topraklar verilecekti. Kısacası, kendi kendisinin efendisi olup onuru ve şerefiyle ailesinin adını yüceltebilecekti.

Bu argüman Uluç Ali'ye ne kadar ikna edici geldi bilemiyoruz; zira operasyon Uluç Ali'nin 1569 sonlarına doğru Tunus'u fethetmek üzere Cezayir'den ayrılmasıyla bambaşka bir şekil aldı. Uluç Ali'nin yokluğunda yerine bıraktığı Memi Kâhya, efendisinin yerine bu korsan yuvasını Habsburglara teslim edebilir miydi? Andrea'nın haberlerine göre ne yazık ki bu da mümkün değildi; Calabrialı'dan pek de hoşnut olmayan ve mühtedilere fazla güvenmeyen Cezayir'in sergüzeşt yeniçerileri Memi Kâhya'yı sürekli tazyik altında tutmaktaydılar. Andrea'nın yürüttüğü gizli görüşmeler kulaktan kulağa dolaşmaya başlayınca "milletten Türk"lerin "meslekten Türk"lere karşı olan şüpheleri artmıştı; bu mühtediler her şeyi yapabilirdi. Memi, sarayında adeta hapsolmuştu.

Her ne kadar Uluç Ali Tunus'u fethettikten sonra Cezayir'e dönse de, İstanbul'dan gelen emirler üzerine ivedilikle hazırlıklarını tamamlayıp korsan gemileriyle Doğu Akdeniz'e doğru yola çıktı. Artık uzun bir süre Kuzey Afrika'ya geri dönmeyecekti. Osmanlı donanmasının müttefik Hıristiyan donanmasıyla karşılaştığı ve Osmanlı kaynaklarının "sıngın donanma" dediği İnebahtı bozgununda kendi gemilerini kurtarıp İstanbul'a dönmeyi başaran bu yetenekli denizciyi, donanmasının neredeyse tamamını kaybetmiş olan II. Selim hiç düşünmeden Kapudan-ı Deryalık'a getirmişti. İstanbul'da kısa sürede yepyeni bir donanma hazırlamak için kolları sıvayan Uluç Ali'nin yerine beylerbeyi olarak Uluç Ali'nin korsanlarından biri olan Arap Ahmed yollanmıştı.

Cezayir, Habsburg gizli servisinin en gözde hedeflerinden biri olmaya devam etti. Uluç Ali'nin yokluğunda kilit noktalardaki diğer isimlerle temaslara devam edildi. Örneğin Hıristiyan donanmasının kumandanı ve İspanya kralı II. Felipe'nin üvey kardeşi Don Juan, Renzo adındaki bir İtalyan askeri, kardeşi Kaid Hasan ile Cezayir'in teslimini görüşmek üzere 1573'te Cezayir'e göndermişti. Teklif hemen hemen aynıydı: Asilzade unvanı ve 12.000 escudo.

Cezayir'deki bu görüşmeleri bir yana bırakıp, Uluç Ali ile İspanya arasındaki ilişkilere odaklanalım. Her ne kadar Uluç Ali artık İstanbul'a yerleşip Cezayir görüşmelerinin tamamıyla dışında kaldıysa da, Osmanlı Kapudan-ı Derya'sı olarak aldığı terfi onu Habsburglar için daha büyük bir tehlike ve dolayısıyla Habsburg gizli servisi için daha önemli bir hedef haline getirmişti. "Alçak Ülkeler"de çıkan isyanın ellerini kollarını bağladığı II. Felipe'nin en büyük derdi, kendisine oldukça pahalıya patlayan Osmanlı donanmasının Batı Akdeniz'deki yıkıcı harekâtlarıydı. 1573'te Venedik'in Kutsal İttifak'tan çekilmesi Habsburgları Osmanlılar karşısında tek başına bırakmıştı. Don Juan'ın gene aynı yıl fethettiği Tunus hemen

bir sene sonra, hem de bu kez yanı başındaki İspanyol kalesi (presidio) Halku'l-Vad (La Goleta) ile birlikte Osmanlı eline düşmüştü. Ayrıca, Osmanlı donanmasının her seyr ü sefer mevsiminde Habsburgların elindeki Napoli ve Sicilya kıyılarını yağmalaması, II. Felipe'yi her sene oldukça masraflı bir savunma ağı finanse etmeye zorluyordu. Sürekli iflasın eşiğinde olan bir imparatorluk için -ki II. Felipe 1575 yılında borçlarını ödeyemeyip iflas bayrağını çekecekti- bu hazırlıklar oldukça yıkıcı olmaktaydı; Uluç Ali ve onun liderliğinde eski gücüne kavuşan Osmanlı donanması bir şekilde pasifize edilmeliydi.

Cezayir'e nispeten oldukça uzak kalan İstanbul, şüphesiz Habsburglar için erişmesi daha zor bir yerdi. Her ne kadar Hıristiyan donanmasının komutanı Don Juan daha henüz 1571 Aralığında Uluç Ali'yi tanıyan Paulo de Arcuri adlı bir aracıyı pazarlık yapması için İstanbul'a gönderdiyse de, bu tip pazarlıkların yerleşik ajanlar tarafından yürütülmesi şarttı. İşte bu noktada Habsburgların 1560'ların başlarında kurmayı başardıkları geniş istihbarat ağı devreye girebilirdi. Bu ağın içinde İstanbul'un kozmopolit yapısındaki birçok fırsatçı ve girişken Hıristiyan ve mühtedi casusun yanı sıra, Osmanlı askeriyesi ve bürokrasisinde önemli yerlere gelmiş muhbirler de bulunmaktaydı. Uluç Ali'nin Osmanlı-Habsburg rekabetinde kilit konumda olması ve kendi kapısını oluşturan adamlarının hemen hepsinin "meslekten Türk" yani mühtedi olmaları, İstanbul'daki Habsburg istihbarat ağının işini kolaylaştırmıştı. Uluç Ali'nin önde gelen adamlarından bir kısmı Habsburglara muhbirlik yapmaktan çekinmemekteydiler. Habsburglar bu sayısız muhbir sayesinde Haliç tersanesindeki hazırlıklardan haberdar olmakla kalmıyor, aynı zamanda "Akdeniz hizbi"nin siyasi faaliyetlerini ve Osmanlı donanmasının olası hedeflerini de öğreniyorlardı.

İspanyol ajanlarının Napoli'ye yazdıkları bir mektuba göre, 1574 yılının Şubat ayında Uluç Ali'nin adamlarından üç mühtedi, bazı Hıristiyan kölelerle anlaşıp gece Uluç Ali'yi öldürmeyi ve daha sonra da doğdukları vatanlarına, Hıristiyan topraklara kaçmayı planlamışlardı. Yakalanınca burunları ve kulakları kesilerek idam edilen bu suikastçılardan, Avusturya elçisinin rahibi Stephan Gerlach de bahsetmekte ve birkaç kölenin Uluç Ali'nin odasının altını kazıp paşayı havaya uçurmak üzereyken son anda yakalandıklarını anlatmaktadır. Rahibe göre bunların bir kısmı kazığa oturtulmuş ve bir kısmı da döve döve öldürülmüştür. Uluç Ali'nin hayatına kastedilen bu eylemde Habsburg ajanlarının parmağı olmadığı anlaşılmaktadır; ancak hemen bir yıl sonraki bir başka girişim doğrudan Habsburglar tarafından finanse edilecektir. 1575 Ağustos ayında Habsburgların Doğu Akdeniz'deki maaşlı casuslarından biri olan Francisco Peloso, Sicilya Kral Naibi Terranova Dükü'ne ilginç bir planla gelir. İstanbul'a gidip Uluç Ali'yi ve önde gelen reislerinden bazılarını zehirlemekle kalmayacak, Osmanlı baruthanesini (*magazen de los municiones*) de ateşe vermeyi deneyecektir. Dük, bu tip projeleri gerçekleştirmenin zorluklarından bahsetmiş ve kralına "laf" (*palabra*) ile "icra" (*exequición*) arasındaki farktan bahsetmişse de, projenin önemi karşısında Peloso'yu İstanbul'a yollamaktan da geri kalmamıştır. Her ne kadar Peloso'ya bazı patlayıcı maddeler (*fuegos artificales*) verilmişse de Sicilya'da yapay zehir (*veneno artificial*) bulunamadığından Osmanlı Kapudan-ı Deryası'na yapılacak bu suikast girişimi daha işin başında sekteye uğramıştır.

Don Juan'ın Halkü'l-Vad'da esir düşen Habsburg askerlerinin fidyelerinin pazarlığını yapmak için İstanbul'a gönderdiği Antón Avellán ve Virgilio Polidoro adlı iki aracı, dönüşlerinde sundukları raporda Habsburg gizli servisinin Osmanlı başkentinde kurması gereken temaslardan bahsetmişlerdir. Bunların arasında Uluç Ali'nin çevresinden önemli isimler de vardır: Lombardiyalı Süleyman Ağa, İngiliz asıllı Antonio de Vale, İngiliz Murad Ağa (Carlo Daniel), San Jan şövalyesi kılığında iki Fransız ve Halkü'l-Vad kumandanının (*capitán de Goleta*) oğlu bir İspanyol. Bunların dışında Uluç Ali'nin kâhyası (*mayorduomo*) olan ve kendisine daha önce de değindiğimiz Luca'lı Murat Ağa da efendisinin taraf değiştirmeye ikna edilmesinde önemli rol oynayabilirdi. 1569'da Gasparo Corso kardeşler vasıtasıyla yapılan görüşmelerde olduğu gibi, bu tip girişimlerin yazıya dökülmesine genellikle karşı çıkan II. Felipe'nin Murat Ağa'ya bir mektup yazıp onu doğrudan muhatap alması, Habsburg merkezi yönetiminin bu görüşmelere verdiği önemi ve görüşmelerin

başarıya ulaşma ihtimalini ciddi ciddi değerlendirdiğini gösterir. Virgilio Polidoro'nun kaybettiği bu mektup ilginç bir şekilde Osmanlıların eline düşerse de Antonio Avellán, Osmanlılar içeriğini çözmeden mektubu imha etmeyi başaracak ve Uluç Ali operasyonunun ortaya çıkmasını son anda önleyecekti.

Sicilya Kral Naibi Terranova Dükü'nün İspanyol ve İtalyan savaş esirlerini esaretten kurtarmak için 1575 yılında İstanbul'a yolladığı Jaime Losada adındaki bir başka aracı ilginç bir şekilde Uluç Ali'nin eski bir kölesiydi; hatta 1569'da Corso kardeşler Uluç Ali'yle pazarlıklarını Losada vasıtasıyla yürütmüşlerdi. Eski kölesinin İstanbul'a geldiğini duyan Uluç Ali onu sıcak bir şekilde karşılamakla kalmadı, Vezir-i Azam Sokollu Mehmed Paşa'nın huzuruna dahi çıkarttı. Vezir-i Azam ile Losada, İspanya'yla olası bir ateşkes anlaşması görüşmeleri de dahil olmak üzere, önemli diplomatik temaslarda bulunurken, Akdeniz hizbinin başı ve olası bir ateşkesin baş düşmanı Uluç Ali de eski kölesi ile Sokollu arasındaki görüşmeleri yakından takip ediyordu.

Kapudan ile eski kölesi arasında geçen birçok konuşmadan birinde laf 1569'daki girişimlere de geldi. Bu rastgele bir konuşma mıydı? Yoksa Losada'nın gizli görevlerinden biri de bu muydu? Ne yazık ki Sicilya'da kendisine verilmiş olması lazım gelen talimatname Simancas arşivlerinde mevcut olmadığından bu sorunun cevabını bilemiyoruz. Ancak Losada'nın ölmeden az önce 1575 yılının son ayında Otranto'da yazdığı rapor, bize Uluç Ali'nin bu tip tekliflere bakış açısını net bir şekilde göstermektedir. Sultan'ın kendisine istediği her şeyi verdiği söyleyen Uluç Ali, Losada'ya bu tip tekliflerden vazgeçmesi gerektiğini söyleyerek görüşmelere kapıyı kapatmıştır.

İki imparatorluk arasında imzalanacak olası bir ateşkes anlaşmasının Batı Akdeniz'de Osmanlıların aktif bir siyaset izlemesini isteyen ve Uluç Ali etrafında örgütlenen "Akdeniz hizbi" olarak adlandırabileceğimiz kliğin çıkarlarına ters düştüğü açıktır. 1577 yılında başlayan görüşmeler süresince Uluç Ali ve korsanları Habsburg topraklarına doğrudan saldıramayacaklardır; bu durumun Uluç Ali'yi hoşnutsuz ettiği ve Kapudan'ın bu ateşkes anlaşmasının uzun süreli bir hal almasına engel olmak için her türlü girişimde bulunduğu bir gerçektir. İşte bu şartlar altında, Habsburgların Uluç Ali'nin kapısındaki muhbirlerinden en sık haber gönderen ikisi, İngiliz Haydar (Robert Drever) ve Sinan (Juan de Briones) efendilerini öldürmeyi teklif etmişlerdir. II. Felipe'nin tebası olan Uluç Ali'nin öldürülmesinin mübah olduğunu ve Sultan'ı en tecrübeli denizcilerinden birinden mahrum edeceğini belirten ikilinin teklifi Madrid'de kabul gördüyse de, 1581 yılında üç yıllık bir ateşkes anlaşmasının imzalanmasının ardından böyle bir suikastın olumsuz siyasi sonuçları olacağından bu plandan vazgeçilir. 1580 yılında Uluç Ali'ye suikast girişimini onaylayan Napoli Kral Naibi'nin Haydar ve Sinan'ın benzer bir başka girişimine, Koca Sinan Paşa'nın akrabası ve o yıllardaki İstanbul siyasetinin önde gelen aktörlerinden Bartolomeo Brutti'nin katline onay vermezken öne sürdüğü argümanlar, Habsburgların Uluç Ali üzerinde bazı haklar iddia ettiğini ve Kapudan'a karşı yapılacak bir suikastın tam anlamıyla hukuksuz bir eylem olmadığını düşündüklerini görmemiz açısından manidardır. Napoli Kral Naibi Juan de Zúñiga y Requeséns'e göre, Uluç Ali'nin aksine, Brutti dininden dönmüş bir mühtedi değildir. Ayrıca, her ne kadar bir zamanlar Habsburg gizli servisine hizmet etmiş olsa da, gene de majestelerinin tebası olmadığı için böyle bir suikasti temiz bir vicdanla (*buena consciencia*) yapmak mümkün değildir. Bu mantıkta Uluç Ali önce dininden dönerek Allah'a, sonra da başka bir efendiye hizmet ederek tebası olduğu İspanya Kralı'na ihanet etmiş ve ölümü haketmiştir.

İspanya ile Osmanlı ateşkesin imzalanması, 1581'de yarım kalan harekâttan sonra İstanbul'un aktif bir Fas siyaseti yürütmemesi ve 1578'de başlayan Osmanlı-İran Savaşı'nın uzaması gibi faktörler Osmanlıların Akdeniz'de varlık göstermelerini engellemiş ve İspanyollar da yüzlerini artık kuzeye, "Alçak Ülkeler"de düğüm olmuş isyana, Fransa İç Savaşı'nda Protestanlara karşı desteklediği Katolik İttifak'ına, gün geçtikçe güçlenen Elizabeth'in İngilteresi'ne çevirmişlerdi. "Akdeniz hizbi" mağlup olmuş ve Uluç Ali Habsburglar için önemli bir tehdit olmaktan çıkmıştır. 1581 yılında yapılan üç yıllık ateşkes, 1584'te uzatılacak ve Uluç Ali vefat ettiği 1587 yılına kadar artık Habsburg gizli servisinin hedefinde olmayacaktır. ■

Marinalar artan masraflar nedeniyle,
büyük tekneleri, küçük teknelere yeğliyor

Türkiye'de Amatör Denizcilik

ÖZKAN GÜLKAYNAK

Dünya denizciliğinin tarihi bir hayli eskidir. 45 bin yıl önce bile eşya ve erzak taşımak için denizci tekneler yapıldığı bilinmektedir. Amatör denizciliğin tarihi ise oldukça yenidir. 1898 yılında, motorsuz, eski bir istiridye teknesini onararak dünyayı ilk defa dolaşan Kaptan Joshua Slocum, milyonlarca insanı etkileyecek amatör denizciliğin ilk tohumlarını, 1899 yılında yayımladığı *Sailing Alone Around the World* kitabıyla atmıştır. Son derece sade, sürükleyici bir üslupla kaleme alınan kitap, özellikle Amerika ve Avrupa'da birçok insanı etkilemiştir. Ayrıca insanlığın içinde bulunduğu, sanayileşme, sosyal baskı ve sıkıntılarla ekonomik buhranlar ve en önemlisi savaşlar, bunlardan bunalan insanların bir bölümünü, küçük boylarda tekneler inşa ederek okyanuslara açılmaya ve bir nevi doğaya dönmeye teşvik etmiştir.

O dönemin tekneleri genellikle ahşap ve çiviyle yapılmaktaydı. Elektrikli seyir aygıtları bulunmamaktaydı. Yelkenler bile pamuklu kumaşlardan dikilirdi, bitkisel halatlar kullanılırdı. Ama dünya ve denizler henüz bozulmamıştı. Denizciliğin tüm zorluklarına rağmen, artık denizler birçok idealist maceraperestin kaçış yeriydi. O dönemin denizcileri, karşılaşacakları tüm zorluk ve sorunları kendi bilgi birikimleri dahilinde çözmek zorunda olduğu için, adeta kendilerini geliştirmeye adadılar.

Sürekli okumak, düşünmek ve uygulamak denizlere açılan kapının anahtarıydı. Küçük ahşap tekneleriyle dünya çevresinde dolaşan denizciler, diğer denizcilere de yol göstermek maksadıyla kitaplar yayımladılar. Bu kitapların birçoğu yarı akademik görünümde, eşsiz bilgiler içermekteydi. Sadece bilgi vermekle kalmıyor, aynı zamanda okuyucuda duygu, coşku ve merak uyandırıyor, onlara denizlere açılma cesareti kazandırıyordu.

Denizlere açılan insanlar, kendi yaratmış oldukları yeni yaşamlarını, karadaki yaşantılarıyla mukayese ediyor, yorumluyor, bunlar da onların dünya düzenine daha bağımsız bakmasını ve dünya onu sorgulamasını sağlıyordu. Denizlerde yaşam felsefelerini oluşturmuş, huzur içinde yaşayan

insanlar, her türlü kısıtlı imkânlardan dolayı birbirleriyle dayanışmanın, dostluğun, yardımlaşmanın, kendi kendine yetebilmenin ve daha birçok erdemli davranışın önemini anlıyor ve kendi kendine yetkin ve erdemli insan olma uğraşısı olan "amatör denizcilik kültürünün" ortaya çıkmasına önayak oluyorlardı.

Aynı zamanda doğayla iç içe yaşayan ve karadaki insanlardan çok daha az harcayan bu insanlar, mutluluk için paranın birincil faktör olmadığını, gerçek mutluluğun sağlanmasında, doğanın en önemli etmen olduğunu hissediyor, düşüncelerini kitaplarıyla birlikte kitlelere aktarıyorlardı.

Amatör denizciliğin bireyin gelişimi tetikleyen bir uğraş olduğu kolayca anlaşılabilir. Çünkü sürekli temiz ve sağlıklı bir ortamda yaşayan, doğal beslenen, fiziksel aktivitede bulunan, öğrenen ve en önemlisi öğrendikleriyle düşünen, düşündükçe yaratan ve yarattıkça daha kolay üreten hale gelen insandır denizci. Aynı zamanda denizci doğayla yaşamaktan o kadar hoşnuttur ki, şehir hayatının kısır çekişmelerinden, yapay davranışlardan sıyrılmayı bilmiş veya buna gerek görmemiştir.

Amatör denizcilik, bilimsel, akılcı ve yaratıcı düşünmeyi tetiklemekle birlikte, ilginç detaylarından biri de yüksek teknolojiye günümüzde bile pek gereksinim duymamasıdır. Teknelerle ilgili çoğu donanım halen temel aletlerle, standart tezgâhlarda, birçok amatörün kendi el becerisiyle üretiliyor. Örneğin bir tekneyi en eski malzeme olan ahşaptan imal edebilirsiniz ama ona vereceğiniz şekil ve ağırlıkların dağılımı, son derece karmaşık hesaplar ve beklentiler sonucunda ortaya çıkar. Bu nedenle bir yelkenli teknenin dizaynı belki uçak dizaynından çok daha zordur. Teknenin kendi kendine dümen tutabilmesi için gerekli rüzgâr dümenleri, akıl ve yaratıcılığın en iyi örneklerinden biridir. Bir sanayi sitesinde bile rüzgâr dümeni imal edebilirsiniz ama ilgili hesapları öğrenip uygulamak senelerinizi alır.

Navigasyon bilimi, özellikle astronomik navigasyon, dünya düzeninin işleyişini öğreten eşsiz bir yaratıcılık ve düşünme sanatı ve yöntemidir. Pek tabii ki matematik, coğrafya ve fizik gibi bilimsel disiplinleri de kullanır. Bu tür örnekler amatör denizcinin akıl ve yaratıcılık çeşmesini açan ve sonrasında kolayca uygulama imkânı veren, birçok uğraşta bile bulunmayan eşsiz bir fırsattır. Ne kadar yaratıcı ve uzman olursanız olun, tasarımını yapmış olduğunuz bir uçağı kolay kolay imal edemezsiniz çünkü kullanılan teknoloji yüksektir. Ama halen temel malzeme ve aygıtları kullanarak tasarladığınız bir tekneyi kendiniz imal edebilirsiniz. Denizcilik düşünüp, yaratıp, uygulayabilmenin bir fırsatıdır. Doğru uygulandığında kişiyi pek çok konuda uzmanlaştıran eşsiz kişisel gelişim biçimidir. İyi bir denizci, her konuda kendi kendine yetebilmenin eşsiz bir pratiğini yaşar.

Sadun Boro'nun özendiriciliği

Türkiye de amatör denizciliğin en önemli ve ilk hamlesi şüphesiz Sadun ve Oda Boro çiftinin 1965 yılında çıktıkları dünya turunu tamamlaması olmuştur. Sadun Boro yıllarca amatör denizciliğin sevdirilmesine, Ege Denizi'nin neden diğer denizlerden çok daha çekici ve korunmaya değer olduğunu anlatmaya çabalamıştır.

Sadun Boro binlerce Türk vatandaşını denizciliğe özendirirken, Türkiye Cumhuriyeti, tarihindeki en radikal ekonomik değişim olan 1984 yılındaki

serbest piyasa ekonomisiyle neredeyse her nesnenin ithal edilebildiği bir ekonomiye geçmiştir. Her ekonomik değişikliğin, sosyo-kültürel değerleri etkileyeceği aşikârdır. Kademeli olmadan ve olumsuz sosyal sonuçları gözetilmeden uygulanan yeni ekonomik uygulamalar, daha kolay zengin olmak, kısa zamanda köşeyi dönmek gibi arzu ve kavramları da ortaya koydu, gelir dağılımı da hızla bozulmaya başladı. Toplumumuzun yardımlaşma, paylaşımı, eğitim vs. gibi kültürel değerleri erozyona uğramaya başladı. Sadece büyüme hızlarına bakarak Türkiye'nin geliştiği iddia edildi. Aslında eğitim düzeyi, toplumsal değerler vb. hep geriledi. Hızlı bir çevre katliamı başlatıldı, tüm doğal değerlerimiz paraya dönüştürülmeye çalışıldı. Dünyanın en güzel kıyıları betonlarla dolduruldu.

Her şey insanın tüketimi, anlık, sahte tatlar üzerine kuruldu, gelecek kuşaklar unutuldu. Bu nedenlerle öngörülü ve vizyon sahibi politikacıların, mutlaka ekonomik politikaların ne tür sosyo-kültürel değişiklikler yaratacağını öngörmeleri esas olmalıdır. Ülkeye giren seri imalat tekneyle amatör denizcilik zaman zaman, zenginleşen insanlar tarafından bir gösteriş uğraşı haline geldi.

Birçok insan denizlerle yaşamak yerine pahalı lüks marinalarda teknelerini tutar hale geldiler. Yarışlar, ego tatmini sağlamak ve gösteriş maksatlı istismar edilmeye, denizcilik ruhundan uzaklaşmaya başladı. Özetle denizciliğimiz bir "tüketim denizciliği"ne dönüştü. Gerçek denizcilik kültürünün, bireye kazandırdıkları bir türlü fark edilemedi. Ama lafta denizciliğimizin geliştirilmesi söylemleri bolca kullanıldı.

Dünyanın en lüks marinaları ama...

Şu an itibariyle amatör denizciliğimizi incelediğimizde tekne sayısının artmış olduğu, marinaların dünyadaki en lüks marinalar olduğunu görürüz. Peki bu denizciliğimizi geliştirdiğimiz anlamına mı gelir?

Şüphesiz hayır. Kalite ve kantite farklı kavramlardır. Toplumun denizcilikten yarar görmesi için, bireysel gelişimi destekleyen biçimlerde yapılması gerekir. Bireysel gelişim salt fiziksel gelişim değildir. Bunun içinde yüksek farkındalık, yaratıcı düşünebilme gibi birçok farklı unsur vardır. Tabii ki dileyen dilediği biçimde denizcilik yapabilir, bireyin mutlu olması esastır. Ona karışmak veya eleştirmek gibi bir niyet söz konusu asla olamaz. Önemli olan bireyin mutluluğu, dolayısıyla toplumun mutluluğudur. Ancak devletlerin, kurumların amacı toplumlarına yol göstermek ve onları daha doğru yönlendirebilmek ve ona göre politikalar üretmek olmalıdır. Ancak bu şekilde daha huzurlu ve mutlu bir toplum oluşturulabilir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde ve maalesef halkında, doğru tanıtılamadığı için, amatör denizcilik hep bir sınıf sporu, zengin uğraşısı olarak algılandı. Denizciliğin teşvik edilmesi için doğru dürüst çalışılmadığı gibi aynı zamanda harçlar ve vergilerle küçük tekne sahipleri denizcilikten soğutuldu.

Yıllardır sorun olan bağlama ve barınma meselesine hep rant açısından bakıldı. Marinaların inşa ediliş ve devletle olan vergilendirilme ilişkileri, niyeti bireysel gelişimi sağlamak, doğa içinde yaşamak olan küçük tekne sahiplerini hepten bezdirdi. Fiyatın arz taleple belirlendiği ortamda artan nüfus ve satın alma kolaylıkları nedeniyle tekne sayılarının artması nede-

niyle zaten aşırı lüks felsefeyle ve maliyetle inşa edilen marinalara devlet esaslı vergiler getirince, bir küçük teknenin bağlama ücreti bile lüks bir evin kira bedellerini katlar oldu. Bu durumdan asla marina işletmeci ve sahiplerini sorumlu tutmamak gerekir. Onlar işletmecilik prensipleri çerçevesinde, ellerinden geldiğince amatör denizciliği desteklemeye çalıştılar. Unutulmamalıdır ki işletmelerin temel amacı kâr maksimizasyonudur. İşletme bir canlı gibidir, yaşatılması esastır. Kârlılığın ötesine geçecek her davranış ciddi bir yönetim hatasıdır.

Marinalar artan masraflar nedeniyle büyük tekneleri, küçük teknelere yeğler olmuşlardır. Çünkü aynı yerden çok daha fazla gelir elde edilebilmektedir. Motor yatlar her zaman daha iyi gelir kapısıdır. Çünkü Türkiye'de motor yat sahiplerinin gelir hacmi, yelkenli sahiplerinin gelirlerinden fazladır. Marinalarda hizmet veren servisler, doğal olarak motor yatları, yelkenlilere tercih etmektedir. Bu durum yelkenli küçük teknelerin marinalarda barınmasını bir hayli zorlaştırmaktadır. Hatta bazı durumlarda bir küçük teknenin beş yıllık bağlama bedeli neredeyse teknenin bedeline ulaşmaktadır.

Diğer taraftan, nüfusumuz hızla artmaktadır. Denize olan ilgi de bu artıştan payını almaktadır. Bu nedenle artan tekne sayısını karşılayacak bağlama imkânları yetersiz olduğundan arz ve talep dengesizliği nedeniyle marina fiyatları hızla artmaktadır. Türkiye'nin bu durumunu seneler önce ortaya koyduğumda, kimi marina işletmecileri bana inanmamıştı. Şu anda, bir küçük tekne sahibi için durum daha vahimdir. Yeni marinalar yapılsa bile fiyatların dramatik biçimde artmasının önüne geçilemeyecektir. Yanlış politikaların veya politikasızlıkların sonucu olan bu durumun değişmesi için mutlaka radikal çözümler oluşturulmalıdır.

Etkili ve bilinçli bir denizcilik politikamızın bulunmaması, amatör denizciliğimizi, toplumsal zafiyetlerimiz nedeniyle, kolaycı bir denizciliğe dönüştürdü. Çamlarla çevrili bir bölgede bulunan bir marinaya gidin, önyargısız çevrenize bakın; teknelerin büyük çoğunluğunun, denizde doğal koylarda bulunmak yerine, marinada elektrik almış, güvertesinde oturan, zaman zaman havuzuna giden, saunasında terleyen, masaj salonunda, barında ve restoranında zaman geçiren insanlarla dolu olduğunu göreceksiniz. Birkaç saatliğine çıktığı denizden dönerken bile mutlaka ve mutlaka bot desteğini marina hizmetlerinin olmazsa olmazı olarak görecektir. Teknelerini karaya çekmiş insanların çoğunun zehirli boyayı bile kendilerinin atmadıklarını, teknelerini geliştirme yolunda pek faaliyetleri bulunmadıklarını fark edeceksiniz.

Minimalist denizcilik

Marinaların imkânlarına ve konforuna bağlı olarak gelişen bu denizcilik maalesef bir "tüketim" denizciliğidir. Bu tür bir denizciliğin bireysel gelişime pek katkısı yoktur. Bireysel gelişime katkısı bulunan denizcilik, "minimalist" denizciliktir. Minimalist denizcilikte, bireyler evlerindeki konforu teknelerine taşımaya çalışmazlar. Kendi el becerileri ve bilgi birikimlerini artırarak teknelerini geliştirirler. Önemli olan teknelerinin güvenliğidir. Minimalist denizcilik, ilkel şartlarda yaşama denizciliği değildir. Bir tevazu ve yetinme denizciliğidir. Burada esas olan sadece

deniz sevgisidir. Tüm bunlara rağmen, denizciliği sınıflandırmayı asla doğru bulmam, bunun ayrıştırıcı olduğunu düşünürüm. Dileyen denizde veya marinada istediği gibi yaşamalıdır. Zaten deniz, çaba harcamayan bireylere bile bir şeyler öğretir. Minimalist denizcilik, küçük bir tekne üzerinde, edindikleri bilgiler sonucunda, kendi teknolojilerini yaratan, teknesinin sorunlarına kolaylıkla çözüm bulan, el becerilerinin, bedensel ve düşünsel yeteneklerinin gelişimine önayak olan denizciliktir. Minimalist denizcilik şüphesiz özgün bireylerin oluşumuna yol açar. Senelerdir eğitim sistemimizde, bizlere verilmeye çalışılan, bilginin depolanmasıydı. Artık toplumumuz, düşünmeye ve bilgiyi üretmeye alıştırılmalıdır. Bu toplumsal bir alışkanlık haline getirildiğinde, şüphem yoktur ki, üretkenliğimiz katbekat artacaktır.

Devlet politikası ve bürokrasisi

Devlet, en güçlü ve imkânları en geniş kurumdur. Bu nedenle, amatör denizciliğin bireyleri, özellikle gençleri kötü alışkanlıklardan kurtaran, bireysel gelişimlerini sağlayan bir uğraş olduğunun devlet kurumları tarafından fark edilmesi ve bununla ilgili düzenlenmelerin sağlanması gerekir.

Diğer taraftan denizcilik teşvik edilirken, ilgili altyapı tesisleri yapılırken, çevre hassasiyeti mutlaka dikkate alınmalıdır. Şu anda, birçok konuda özellikle doğanın korunması alanında pratikte caydırıcılık mekanizması yeterince çalışmamaktadır. Bu konuda devletin ciddi bir eğitim politikası olmalıdır. Eğitim esas alınmalıdır. Hem sosyal hem de fiili kirlilik oluşturan tüm davranışların yerinde ve kararında yaptırımlarla caydırıcı hale getirilmesi gerekir.

Şüphesiz devletin tutumu ve niyeti amatör denizciliğimizin çehresini değiştirecek en belirleyici unsurdur, adeta değişimin olmazsa olmazlarındandır.

Devlet bürokrasisi senelerdir, Türk amatör denizciliğinin gelişimi engelleyen ağır bir bariyer gibi durmaktadır. Vergilendirme küçük tekne denizciliğini teşvik edecek biçimde yeniden düzenlenmeli, kendi teknelerini yapan denizcilerin önünün açılması sağlanmalıdır. Tekne yapmak, bir birey için okuldan farksızdır. Onu birçok konuda bilgilendirir, el becerilerini artırır, daha kolay çözümler üretmesine olanak sağlar.

Amatör denizcilik eğitimi

Bireyler amatör denizci belgeleriyle birlikte gerekli temelleri alırlar ve hukuki bir belgeyle denizlere açılmaya başlarlar. Dikkatlice düşünüldüğünde bir bireyi pedagojik olarak etkilemenin, bir işin yapılışının öğretilmesinden çok daha zor olduğunu fark ederiz. İnsan yelken yapabilmeyi, teknesine kumanda edebilmeyi kolaylıkla öğrenebilir. Ancak onu doğayı koruyacak, yardımlaşma, nezaket ve tevazu içeren denizcilik kültürünü bünyesinde taşıyabilecek biçimde etkileyebilmek sanırım çok daha zordur. Özellikle yaş ilerledikçe bu kültürel olguyu aktarabilmek daha da zorlaşır. Bence denizciliğimizde ve eğitiminde asıl üzerinde durulması gereken işin pedagojik bölümüdür. Denizlere çıkacak insanlara, onu koruma bilinci verilmesi eğitimin özünü oluşturmalıdır. Denizler korundukça daha çekici olacaktır.

Bağlama meselesi

Teknelerin bağlanma ve barınma ihtiyacı salt bir gelir kapısı olarak düşünüldüğünde amatör denizciliğimiz yeterince gelişmeyecektir. Türkiye'de marinalar bir AVM görünümündedirler. Tek başlarına, sınırlı kapasiteleri ve yüksek bağlama ücretleri nedeniyle asla bağlama sorununu tek başına çözemeyeceklerdir. Bununla birlikte, Ege gibi, tarihi, doğası, koyları ve berrak sularıyla son derece dikkatli korunması gereken bir denizde marina inşa ederken özenli olunmalıdır. Marinanın konumu dikkate alınması gereken en önemli faktördür. Doğal demir yerleri, doğal bölgelerde marina inşa edilmemelidir.

Ege'ye özgün bir model

Bizlere Ege'de denizciliği sevdiren, bu kıyıların doğal halidir. Bağlama meselesi, sağduyulu yer tespitiyle başlamalı, mümkün olduğunca açık alanlarda uzun dönemli ve düşük maliyetli olarak çözülmeye çalışılmalıdır. Korunaklı, doğal değeri nispeten düşük alanlarda, kazıklar çakılarak veya şamandıralar atılarak binlerce teknenin bu alanlarda barınması sağlanabilir. Bu sistemde, kıyıya yapılan, altından su geçen bir iskelede bulunan hizmet teknesi, telsiz çağrısıyla kişileri teknelerinden cüzi bir ücret karşılığında iskeleye taşıyabilir. Dileyen iskeleye botuyla da çıkabilir. Haftada bir, bu motorlarla alargada barınan teknelere mazot ve su servisi yapılabilir. Gereken teknelere bu sistem içinde, belirli süreliğe bir tamir rıhtımı sunulabilir. Gerekirse yüzen bir salı andıran çalışma platformlarıyla teknelere aborda olunup üzerinde küçük jeneratörlerle temel onarım imkânlarının çözümüne de yardımcı olunabilir. Bağlama alanını kamerayla gözlemleyen güvenlik görevlisi bulunabilir.

Bu şekilde işletilen bir marinada arz ve talep dengesiyle oluşacak fiyat, bir amatörün imkânları dahilinde olur. Aynı zamanda hiç beton dökülmeden, bölgesel ve ekolojik çözümler üretir. Artan nüfus ve denizciliğe ilgi nedeniyle misliyle artacak bağlama sorununa en temel, en yararlı çözümün bu olduğu düşünüyorum. Marinalar, Türkiye koşullarında tek başına kesinlikle bağlama sorununu çözemezler, sadece yardımcı olurlar.

Çevre bilinci eğitimi

Türkiye'nin denizleri ve coğrafyası şüphesiz dünyada çok özel bir yere sahiptir. Bu kadar girintili, çıkıntılı çekici koylar, adeta kristali andıran son derece berrak deniz, uygun iklim hepimizi bu sulara ve kıyılara bağlayan etmenlerdir. Bu kıyıların, rant amaçlı veya kısa dönemli çözümler üretilebilmesi maksadıyla doldurulması, kıyılarımızın sonunu getirmektir. Doğallığı koruyabilmek en iyi ve üretim ve çözüm biçimi olmalıdır. İnsanlığın kendi kendine yarattığı sahte ihtiyaçları, vizyonsuz çözümlerle (!) karşılaması doğru değildir. Özellikle Ege Denizi için.

Aksi takdirde binlerce yıldır doğal kalmış, son 30 yılda yapılan uygulamalarla, çekiciliğini yitirmeye başlayan kıyılarımızın kesinlikle sonu gelecek, amatör denizciliğimizi teşvik eden, denizcilerimize coşku veren bu eşsiz kıyı ve sular özelliğini kaybedecektir. Bu nedenle denize çıkacak her bireye ülkesinin doğal değerlerinin önemi hakkında bilgi verilmesi ve farkındalığının artırılmaya çalışılması şüphesiz, koruma bilinci oluşturacaktır. ■

Bu düğümlerin özelliği hem kendi hallerine bırakıldığında çok zor; ancak insan müdahalesiyle kolayca çözülebilmeleridir

Gemici Bağları

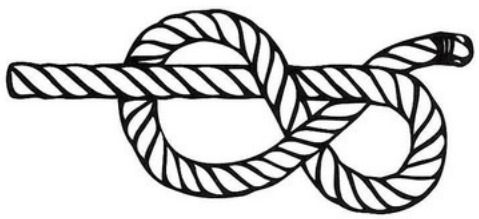
TUFAN AYDIN

Dünya denizciliği, yazılı tarihin başladığı Sümerlerden itibaren bugüne dek geçen kabaca 5 bin yılın sadece son 220 yılında makine gücünü kullandı. Denizcilik kas ve rüzgâr gücü üzerinde yükseldi. Gemici bağları denizcilikte, asıl olarak önce balıkçılığın, sonraları kas gücüyle, yani kürekle yürütülen teknelerin bağlama ve demirleme gibi günlük ihtiyaçlarını karşılamak için geliştirildi. İhtiyaç icat doğurur. Yelken dönemine geçişle gemici bağlarının çeşidi arttı. Böylece günümüz gemici bağlarının çoğu rüzgâr gücünü kullanan yelkenli tahrik sisteminin bir ihtiyacı şeklinde ortaya çıktı.

İnsanoğlu akan yıllar içinde yelkenleri donatacak, direğe hisa edecek (çekecek), seren, giz ve bumba üzerinde donatacak, rüzgâra göre yelkenlerin açısını değiştirecek, fırtınalarda yelkenlerin alanını daraltacak (camadana vuracak) ve günün sonunda yelkenleri mayna edecek (indirecek) halat ve makara/palanga donanımlara ihtiyaç duydu. Bu donanımlar zamanla sabit donanımlara (arma donanım) ve hareketli donanımlara (selviçe donanım) dönüştü. Gemiciler bu hareketli donanımları halatlarla kullanmaya başladı ve hareketli donanımlar kullanıldıktan sonra donanımın tekrar kullanıma hazır ve istenilen durumda kalması için halatın sabitlenme ihtiyacı doğdu. Bu ihtiyaç denizcilerin çeşitli gemici bağları ve cevizlerini geliştirmesiyle karşılandı. Bu düğümlerin özelliği hem kendi hallerine bırakıldığında çok zor; ancak insan müdahalesiyle kolayca çözülebilmeleridir. Günümüzde gemiler ve donanımları ne kadar modern olurlarsa olsunlar hâlâ çeşitli faaliyetlerde halatlar ve dolayısıyla gemici düğümleri kullanılmaktadır. Diğer taraftan modern yelkenli gezi teknelerinde de gemici düğümleri eski dönemleri aratmayacak kadar yoğun kullanılmaktadır. Günümüzde en sık kullanılan bağlara bir göz atalım:

Kropi

Sekiz şeklinde atılan bir düğümdür. Makaradan çıkmasın diye iskota halatlarının ve mandar halatlarının çımalarına atılabilir.



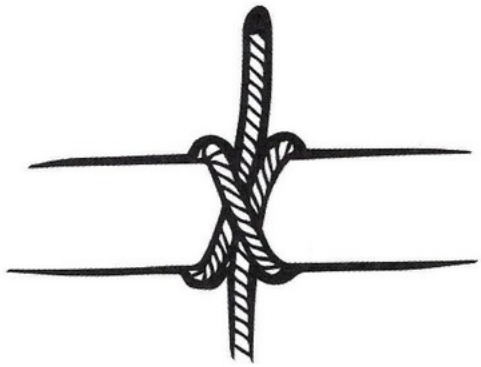
İzbarço bağı

İzbarço, denizcilerin en çok kullandığı önemli bir bağdır. Sıkışmayan bir kros yapmak için kullanılır. Bu bağ sıkıştıktan sonra bile kolayca açılır. Çözmek için halatın çımasını düğüme doğru itmek yeterlidir. Birçok yerde kullanılır; bunlar şöyle sıralanabilir:

- Teknelerin koltuk halatlarını sahilde bulunan anelelere, mapalara bağlamada,
- Iskota ve mandar halatlarının yelkene bağlanmasında,
- Tekne demirinin anelesine bağlanmasında kullanılabilir.

Kazık bağı

Bir halatı bir direğe veya babaya bağlamak için kullanılır. Basit bir bağdır, fakat üzerinde yük olmazsa kendiliğinden kolaylıkla çözülür. Bu sebeple daha sağlam bir bağ olan çifte kazık bağı daha sık kullanılır Bu bağın özelliği kısa süreli bağlarda kullanılmasıdır. Çabuk çözülen ve yüke girdikçe daha kuvvetli olan bu bağ gerektiğinde üst üste atılabilir. Usturmaça halatlarının puntele bağlanmasında da bu bağ sık kullanılır



Anele Bağı

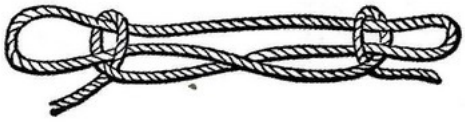
Bu bağ bir teknenin palamar halat çımasının sahilde anele veya kazıklara bağlanmasında kullanılır. Basit bir bağ olduğundan gerektiğinde üst üste atılabilir. Kazık veya başka bir bağ atıldıktan sonra da üzerlerine anele bağı atılabilir.

Sancak Bağı

Bu bağa, sancak ve bayrak savlolarına bağlamada kullanıldığı için sancak bağı denir. Ayrıca camadan bağı gibi iki halatı birbirine bağlamak için de kullanılır.

Margarita Bağı

Margarita bağı, koltuk halatlarının sürtünmeyle zayıflamış yerlerine yapılarak, zayıf yeri kuvvetlendirmeye yarar.

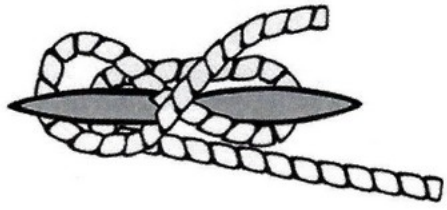


Camadan Bağı

Aynı kalınlıktaki iki halatı birbirine eklemeye yarar. Camadan; yelken alanını küçültme işleminin adıdır. Bu işlem sırasında kullanılan bağ olduğu için adı Camadan Bağı olarak kalmıştır.

Koç Boynuzu Bağı (volta)

Volta tekne üzerinde bulunan koç boynuzuna halat bağlamak için kullanılan yöntemdir. Koç boynuzu etrafında birkaç kez dolaştırıldıktan sonra yükü iyice hafifleyen halat ters voltayla "kilitlenir". Tek bir kilit yeterli olmakla beraber, birkaç tane atılması sağlamlığını artıracaktır. ■



Armatörler, 2016 yılında yeni gemi siparişi verirken artık daha dikkatliler

Türkiye'de Armatör Olmak ve 2015'te Küresel Deniz Taşımacılığı

LEVENT AKSON

Boğaz'daki yalısının önünden yıllardır geçip giden gemiler onun için "yüzen dekor" olmaktan başka bir şey ifade etmiyordu. Kahvaltıdan sonra kahvesini yalısının balkonunda almak istedi ve her şey o sabah başladı. Beyaz bir gemiydi kuğu gibi önünden geçen. Kahvesinden bir yudum aldı ve o soruyu sordu kendisine; neden olmasın?

Ertesi sabah yine balkonunda kahvesini yudumlarken 60 bin tonluk bir kuru dökme yük gemisinin sahibiydi ve armatör olmuştu. Gemisini satın alırken kimse ona hayatında hiç gemi tecrübesi olup olmadığını, uluslararası sularda gemi çalıştırmanın kurallarını bilip bilmediğini sormamıştı.

Mevcut koşullarda denizcilik piyasasına girmek için sorulan tek soru, paranızın olup olmadığıdır. Yukarıdaki sorular sorulmayacağı gibi, bir günde böyle bir karar alabilmek için gecenizi nasıl geçirdiğiniz de sorulmaz. Köşe başında bir bakkal açmak isteseniz aylar sürecek işlemlerle uğraşmak zorundasınız. Oysa karar verdikten sonra 24 saat içinde bir gemi sahibi olabilirsiniz.

Bu gerçek sadece Türkiye için değil, dünyanın herhangi bir yerinde yaşayan herhangi biri için de geçerlidir. İşte bu ortama ekonomide "tam rekabet piyasası" deniyor ve bu piyasanın koşullarından biri olan piyasaya giriş ve çıkış serbestisini, biraz abartılı da olsa yukarıda anlatılanlarda görebiliriz.

İşte armatör olmanın böyle bir çekiciliği vardır. Bir anda kendinizi armatörler sofrasında ya da herhangi bir denizcilik şirketinin düzenlediği kokteylde kadeh tokuştururken bulursunuz. İlk aylar çok keyiflidir. Yeni dostlar edinilir, yeni deyimler öğrenilir. Ya da "bizim gemi de geçen ay o limandaydı" gibi cümleler kurarsınız. Ne zamana kadar? Altı ay! Yedinci ayı bulamazsınız mutlu olabilmek için. İşte o zaman "neden olmasın?" sorusunu, bu kez kendinize, "neden böyle oldu?" şeklinde -biraz da kızarak- sormaya başlarsınız. Geç kalmışsınızdır. Önce dersinizi çalışmanız gerekirdi.

Armatörlük serbest piyasa ekonomisinde deniz ulaştırmasını yürüten deniz ticaret filosunun gemi sahipliğidir. Bir devletin deniz gücünün donanmadan sonraki bacağını oluşturur. Devlet kontrolündeki az sayıda bazı ülke filolarının dışında ticaret filoları yani armatörler küresel ticaretin olmazsa olmazlarıdır. Küresel ticaretin yüklerinin yüzde 86'sı deniz yoluyla taşınır ve bu yol, denizin fırtınaları ve bilinmeyenleri kadar çetin şartlara sahiptir. Zira başta da belirttiğimiz gibi "Tam rekabet piyasası" koşulları geçerlidir. İşte böylesine çetin bir piyasada 2015 yılında, küresel çapta 1.8 milyar ton taşıma kapasitesine sahip 90.642 ticaret gemisi, toplam 10.7 milyar ton yükü deniz yoluyla taşımak için rekabet etti.

Türk armatörler ise sahip oldukları 1398 ticaret gemisi ve 27.5 milyon ton yük taşıma kapasitesiyle dünya filosunda yerini almıştır. Bu tonajın 8.2 milyon ton yük taşıma kapasitesi Türk bayraklı, 19.3 milyon ton yük taşıma kapasitesi ise yabancı bayraklıdır.

Dünya deniz ticaret filosunun yüzde 85'i üç sınıf gemi tipinin altında toplanmıştır. Bu gemi tipleri, kuru yük gemileri, tankerler ve konteyner gemileridir. Geri kalan yüzde 15 i ise LPG / LNG gemileri, çok maksatlı kuru yük gemileri, genel kargo gemileri, Ro-Ro gemiler ve araba taşıyıcılar oluşturur.

2015'te kuru dökme yük gemileri arz ve talebi

Dünya deniz ticaret filosu içerisinde en yüksek tonaj arzı, 778 milyon tonla kuru dökme yük gemi-

lerindedir. Bu miktar dünya toplam tonajının yüzde 43'ünü oluşturur. 2015 yılında toplam 4.68 milyar ton kuru dökme yük deniz yoluyla taşınmıştır. Başka bir deyişle 2015 yılında dünya deniz yoluyla yük taşımanın yüzde 44'ü kuru dökme yüklerden oluştu.

Dökme kuru yükler, *"major bulk" ve "minor bulk"* olmak üzere iki sınıfta toplanmıştır.

Major bulk; demir cevheri, kömür ve hububat yüklerinden oluşur.

2015'te deniz yoluyla taşınan demir cevheri 1.35 milyar ton, kömür ise 1.16 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Yani sadece demir cevheri ve kömür, 2.51 milyar tonla dünya deniz yolu taşımacılığının neredeyse dörtte birini oluşturmuştur.

Ancak 2015 yılı kazançlar açısından, dökme kuru yük filosu için bir felakettir. BDI (Baltic Dry Index[1]) son 30 yılın en düşük değerine, 300 puanın altına düşmüş ve yeni yılın başında da bu düşüş devam etmiştir. Bu düşmenin altındaki asıl neden, şu anda dünya denizlerinde talebin yüzde 30 üzerinde yüzer tonaj (arz) bulunmasıdır. Dünyada işe yeni başlayan binlerce armatör bulunmaktadır. Bu taze armatörler birbirleriyle yarış edercesine verilen yeni gemi inşa siparişleriyle bindikleri dalı kesmişlerdir.

Tam da bu noktada, ekonominin çarkları 2015 yılı başından itibaren denge sağlamak üzere çalışmaya başlamıştır. Dünya denizcileri, arzın talepten fazla olduğu durumlarda kendilerini dört koldan korumaya alırlar:

a. Yaşlı tonajın hurdaya gönderilmesi,

b. Gemilerin *laid-up* yapılması (emniyetli bir limanda tüm personelin gemiden çıkarılarak geminin boş olarak bekletilmesi),

c. Yeni siparişlerin iptal edilmesi,

d. Gemilerin yakıt tasarrufu amacıyla düşük süratle seyir yapması.

Kuru dökme yük filosu, 2015'te yüzde 2.5 gibi mütevazı bir hızla büyüdü. Ancak talep bir önceki yılla aynı kaldı, yani yüzde 0 büyüdü. Düşük navlunlar armatörleri, gemilerini hurdaya göndermek zorunda bıraktı. Kuru dökme yük piyasasında konjonktür o kadar kötü ki armatörler düşük hurda fiyatlarına rağmen, gemilerini hurdaya göndermekte istekli oldular. Böylece düşük talep, düşük kazanç ve kasvetli görünümün yarattığı acı moral bozukluğundan kaçmaya çalıştılar. Hurdalama hız kazandı ve 2015'te 26.8 milyon tonluk gemi, kuru yük tonajından eksildi. Bu tonaj 2014 yılının hurdalamasının neredeyse iki katı oldu. Ancak söz konusu hurdalama da arz kısmına nefes aldırmadı, çünkü yeni inşa teslimleri yüksekti. 2015 yılında, 31.2 milyon ton taşıma kapasiteli gemi armatörlere teslim edildi. 2014'te bu miktar 38.8 milyon tondu. Yeni gemi alımlarının 2014 seviyesinden biraz daha düşük olmasının nedenleri, armatörlerin teslimatları erteletmesi ve kuru dökmeci gemilerin tankere dönüştürülmesiydi. Bazı armatörler dipsiz bir kuyuya dönüşen navlun piyasasına bakıp, yeni inşa teslimlerini 2017'ye ertelediler.

Düşen yeni gemi sipariş miktarları, arz fazlası olan kuru dökme yük piyasası için bir umut ışığı oldu. 2015 sonunda sipariş kontratları filonun yüzde 16.7'si kadardı. Sipariş seviyesi arz kısmındaki dinamikler için başı çeken bir değer ve kuru dökme piyasasındaki oyuncular siparişlerin düşmeye devam etmesini ve talebin artmaya başlamasını umut ediyorlar.

Armatörler, 2016 yılına girerken yeni gemi siparişi konusunda daha dikkatliydiler. Batı bankaları gemi alımlarına sıkı para politikaları getirdiler ve baskı altındaki bir piyasada çalışan armatörlere kredi verme konusunda daha dikkatli davranıyorlar. Ancak Çin bankaları hâlâ sıkı gereklilikler olmadan kredi verebiliyor. Bu sıkı kredi gereklilikleri kuru dökme piyasası için "her işte bir hayır vardır" dedirtiyor. Çünkü finans eksikliği sebebiyle yeni gemi inşa siparişleri düşüyor ve kuru dökme filosundaki arz büyümesi daha mütevazı seviyelerde kalıyor. Eğer arzdaki bu yavaş büyüme devam ederse kuru dökme piyasası 2017 sonlarında tekrar kazançlı hale gelebilir.

2015'te ham petrol ve ürün tankerleri arz ve talebi

2015 yılı sonunda dünya tanker filosu, 516 milyon tona ulaşmış ve 1.9 milyar ton ham petrol (*crude oil*) ve 1.1 milyar ton ham petrol ürünleri olmak üzere toplam 3 milyar ton deniz yoluyla sıvı yük taşıması yapılmıştır. Ham petrol tanker filosu, 2013 ve 2014 yıllarındaki verimsiz dönemden sonra momentum kazandı. Filo, 2014'te yüzde 0.7 seviyesinden, 2015'in son çeyreğine kadar yüzde 1.3 büyüdü. Yeni gemi teslimatları, bir önceki yıl kadar olsa da hurdalama azaldı. Bunun da sebebi navlun piyasasının iyi olması ve ham petrol tanker filosunun görece olarak genç olmasıydı. Filo 2015 yılında toplamda yüzde 2.2 büyüdü. Ham petrol piyasasında çalışan filo tonajı 2015 yılı sonunda 353

[1] BDI (Baltic Dry Index): Londra merkezli Baltic Exchange Kurumu'nun (deniz ticaret borsası), yayımladığı bir endeks olup, 23 değişik küresel rotada kuru dökme yüklerin taşınmasındaki yoğunluğu ve geldiği seviyeyi gösterir.

milyon ton oldu. Ham petrol ticaret filosunun 2016-20 yılları arasında yüzde 3.4 yıllık birleşik büyüme oranıyla artması ve 418 milyon tona çıkması bekleniyor.

Bugünlerde tanker armatörleri hayatlarının baharını yaşıyorlar. 2015'in Aralık ayında 280.000 tonluk ham petrol tankerinin günlük kirası 100 bin ABD dolarını yakaladı. Bu miktar, 2008 krizinden bu yana yakalanan en ciddi artış oldu. Peki ne oldu da kuru yük piyasası tam anlamıyla çökerken tanker piyasası uçuşa geçti? Ekonomi analistleri bunu üç nedene bağlıyor:

a. Tanker arzının yavaş olması,

b. Düşük petrol fiyatları nedeniyle pek çok büyük geminin depo olarak kullanılması (Bu durum, gemi arzının azalmasına neden oluyor.)

c. Talep artışı. (Çünkü pek çok ticari kurum ucuz petrolü depolamak istiyor.)

Ancak, tanker armatörleri, önceki yıllardaki tecrübeleriyle piyasanın taşıdıkları yük gibi uçucu ve kırılgan ve bu yaşanan baharın yalancı bir bahar olduğunun bilincindeler. Tanker armatörleri, şişmiş stokların küresel petrol ticaretini tıkama olasılığı nedeniyle navlun piyasasının hız keseceğini biliyorlar. Diğer taraftan, kaya yatağı (*shale*) petrolündeki üretim artışı nedeniyle, ABD ithalatının düşmesi de yakın zamanlarda küresel petrol ticaretindeki büyümenin zayıf kalmasına sebep oldu. Ham petrol ticaretindeki tek büyüme kaynağı Asya'ydı. Diğer yandan, ham petrol fiyatlarında keskin düşüş yaşanınca, kaya yatağı petrolünün de düşmesi bekleniyor. Çünkü kaya yatağı petrolünün maliyeti, varil fiyatı 60 doların üzerinde. Bu da işleri tersine çevirebilir ve Amerikan ham petrol ithalatı yakında tekrar artışa geçebilir. Bu durumda küresel petrol ticareti ivme kazanabilir.

Petrol ürünleri tanker filosu, 2015 yılında yüzde 5.6 büyüdü. Bu piyasada çalışan filo ise aynı dönemde sadece yüzde 2.2 arttı. Ürün piyasasında çalışan filonun daha yavaş büyümesinin ana sebebi, petrol ürünü/kimyasal tankerlerin navlunların daha çekici olduğu ham petrol piyasasına kaçmasıydı.

Petrol ürünleri ticaret filosunun yıllık yüzde 3.1 bileşik büyüme oranıyla artması ve 2016-20 yılları arasında 138 milyon taşıma kapasitesine ulaşması bekleniyor.

2015 yılı konteyner gemileri arz ve talebi

Küresel piyasada, konteyner gemileri değerlendirilirken, bu gemilerin taşıma kapasiteleri taşıdıkları yükün ağırlığı olarak değil, taşıdığı kutu (*TEU-Twenty Feet Equivalent Unit* - 20 Ayak Eşdeğer Birim) sayısıyla değerlendirilir. Kutunun küresel dilde karşılığı TEU'dur. Bir TEU, dış ölçüleri 6.06 metre uzunluk, 2.44 metre genişlik ve 2.59 metre yüksekliği ve iç hacmi 33 metreküp olan bir dikdörtgen prizmadır.

2015 başında konteyner filosu büyüklüğü 18.2 milyon TEU ve 5106 gemiydi. Kasım ayında bu sayı 5235 gemi ve 19.6 milyon TEU oldu. Son 12 ayda filoya yaklaşık 1.5 milyon TEU eklendi. Bu yeni gelen gemilerin pek çoğunun kapasitesi 10.000 TEU ve üzerinde. Siparişler de arttı ve 2016 başında 3.7 milyon TEU'ya ulaştı. Bu değer, 2015 yılının başında 3.2 milyon TEU'ydu. Siparişler filonun yüzde 18.8'ini oluşturuyor. 2015 yılında konteyner gemileriyle 1.7 milyar ton yük taşındı.

Diğer yandan, konteyner gemilerinin boşta yatması (iş beklemesi) seviyesi, neredeyse 2009 durgunluk zamanlarıyla aynı seviyelerde kaldı. 2016 başında, yani sezonun zirve dönemi olmasına rağmen, boşta iş bekleyen konteyner filosu 928.500 TEU oldu. Bu miktarı filonun yüzde 4.7 seviyesindedir. Bu durumda operatörler servislerini askıya alma gibi bazı ciddi önlemler aldılar. Yakın zamanda iş bekleyen konteyner tonajının 1 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin ediliyor.

İşin talep kısmı da, 2009 yılındaki düşüşten beri çok yavaş büyüdü. Bunda liman genişlemelerinin yetersiz kalması da rol oynadı. Çin ekonomisindeki yavaşlamanın dünya limanlarında elleçlenen kutu yükler üzerinde felç edici bir etkisi var.

Konteyner gemileri için piyasa durumları, gemi arzının talepten daha hızlı artmasıyla daha kötü bir duruma gidiyor. 2016 yılında filoya 1.2 milyon TEU daha eklenecek, buna karşılık talep mevcut seviyesinde kalırsa kiralar ve navlunlar daha da boğulacak.

2015 böyle geçti. Dökme kuru yük piyasası çakılırken, tankerler zirve yaptı. Konteyner gemileri ise bu yılı kurtardılar, ancak gelecek yıllar hiç iyi görünmüyor. Yazımızın başında denize yatırımdan önce (elbette her iş kuralı için de geçerlidir) "dersini çalışmak"tan bahsetmiştik.

Deniz yatırımcıları şu değişmez kuralı çok iyi bilmelidirler: Gemi çalıştırılarak para kazanılmaz; denizde para, gemiyi satın alırken ve satarken kazanılır. ■

Yararlanılan kaynaklar:
Clarkson Shipping Intelligence.
Drewry Shipping Consultant.

18. ve 19. yüzyıllarda sayıları giderek artan mavnalar İstanbul limanında yükleme ve boşaltma işlemlerinin vazgeçilmez unsuruydular

LİMANLARDA YÜKLEME BOŞALTMANIN VAZGEÇİLMEZLERİ

İstanbul'da Mavnalar ve Mavnacılık

DENİZ GÖK

Avrupa ve Asya kıtalarının zarif bir suyolu niteliğindeki Boğaz'la ayrıldığı kent olan İstanbul'da iki kıtanın sahiline yayılmış bulunan yerleşimler arasında deniz yoluyla ulaşım ve ilişki yüzyıllar boyu süregelmiş bir olgudur. Bizans ve Fatih döneminde Suriçi, Üsküdar, Galata, Tophane, Fındıklı, Haliç, Beşiktaş gibi belirli mahallerin iskâna açık olduğu, Boğaziçi ve diğer uzak yerleşim yerlerinin 16. hatta 17. yüzyılda geliştiklerini kaynaklar göstermektedir. 17. yüzyıldan itibaren gelişen ve her geçen zaman büyüyen İstanbul iskeleleri arasında işleyen deniz araçları Kayık, Pereme ve Mavna'dır. Kayık ve pereme daha çok insan, mavna ise zahire ve diğer eşyaların nakli için kullanılmıştır. İstanbul deniz nakliyat tarihi hakkında yapılan araştırmaların çoğu daha çok yolcu nakline odaklı olarak yapılmıştır. Bu çalışmaların bir kısmı kayıklar, bir kısmı ise Şirket-i Hayriye İdaresi ve sonrası modern deniz ulaşımı hakkındadır. İstanbul'da mavnalar ve mavna işletmeciliği hakkında yayımlanmış bir çalışma yoktur. Şemseddin Sami ünlü sözlüğü *Kamus-ı Türkî*'de mavna kelimesini "Yelkenle ve kürekle tahrik olunur, güvertesiz ağır ve büyücek kayık ki başlıca iskeleden gemilere ve vapurlara yük ve kömür naklinde müstameldir. (Asıl Arabî'de erzâk nakline mahsus gemi demektir)" şeklinde tanımlamaktadır. Fakat mavna kelimesi Türkçeye Grekçeden geçmiş bir kelime olmalıdır. 17. yüzyılda mavnacılık yapan kişiler azap ve kapıkulu askerlerinin kulları yani kölesi sayılan kul taifesi zümresine mensuplardır. İskelelere bağlı olarak çalışan mavnaların başında mutlaka bir kethüda bulunmaktadır. 1680 yıllarında İstanbul'da 68 mavnanın çalıştığı anlaşılmaktadır. Evliya Çelebi ünlü *Seyahatnamesi*'nde mavnacı esnafının 800 kişi

olduğunu ve şenliklere mavnalarını kızaklara koyarak ve ışıklandırarak katıldıklarını yazmaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde 7 numaralı İstanbul Ahkâm Defteri'nde yer alan 1765 tarihli bir belgeden Üsküdar Salacak iskelesinde mavnaların nöbetleşe görev yaptıkları, bu nöbet için 12 birim vergi ödedikleri ve nöbetçi mavna dışında veya dışarıdan gelenlere iş verilmediği anlaşılmaktadır. 18. ve 19. yüzyıllarda sayıları giderek artan mavnalar İstanbul limanında yükleme ve boşaltma işlemlerinin vazgeçilmez unsuru olmuşlardır. 1926 yılında yayımlanan *Türk Deniz Ticareti Yıllık* isimli kaynağa göre mavnalar Karadeniz limanlarında bilhassa Bartın, Amasra, Alaplı gibi kıyı yerleşimlerinde inşa edilmektedir. Kullanılan ağaçlar ise Anadolu'da Kastamonu ve Bolu ormanlarından temin edilmektedir. Sayısı ve nüfusu artan Boğaziçi yerleşimlerine eşya, erzak ve odun, kömür naklinde, Haliç'te, Galata rıhtımında yükleme ve boşaltmada görev yapan mavnalar hakkında 26 Nisan 1326 / 29 Rebiülahir 1328 / 1910 tarihinde "Dersaadet'le sevâhil-i mütecâvirede icrâ-yı nakliyat eden mavnacılarla kayıkçılar hakkında nizâmnâme" başlığıyla İstanbul Belediyesi tarafından bir yönetmelik hazırlanmış ve bu yönetmelik İstanbul Liman Dairesi tarafından uygulamaya konulmuştur. Takvim-i Vekayi Matbaası'nda basılan ve *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye'de* de yayımlanan bu nizamnameye göre mavnaların yüklerini nasıl ve ne şekilde alacakları, yük taşıyacakları iskelenin uzak veya yakınlığına göre alacakları ücretler belirlenmiştir. 27 Aralık 1913 / 14 Teşrinevvel 1329 tarihinde İstanbul Umum Mavuna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti 166 kişinin katılımıyla kurulur. 1920 yılında *"Umum Mavuna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti Nizamname-i Dahilisi"*, *"Dersaadet Limanında İcrâ-yı Sanat Eden Mavunacılar ile Kayıkcılara Mahsus Nizamname Suretidir"* isimleriyle iki yönetmelik yayımlanır. Cumhuriyet'in ilanından sonra Türk denizciliğinde ve limanlarında modernleşme çabaları en yüksek noktaya ulaşır. 1923 ve 1924 yıllarında İstanbul Umum Mavna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti, mavnaların teknolojilerinin eskidiği, fiyatlarının yüksek olduğu, liman işlerinde yetersiz kaldıkları gibi iddialara karşı kaleme alınmış *Bizde Mavunalar ve Mavunacılık* adıyla iki kitap yayımlar. 1925 yılına gelindiğinde İstanbul Mavuna ve Salapuryacıları Tahmil ve Tahliye Türk Anonim Şirketi adıyla Mavunacılar Cemiyeti Reisi Yakub, Mavunacı Cemiyeti muhasebecisi Mahmud Kenan, İstanbul mehamilerinden Refik İsmail ve Ahmed Ramiz ve Cumhuriyet Halk Fırkası Trakya müfettişi Muhiddin, Afyon Mebusu Ali ve İstanbul Mebusu Ali Rıza ve Gazi Ayıntab Mebusu Kılıç Ali Beylerin katılımıyla bir şirket kurulur. 1925 yılında İstanbul'da İstanbul Umum Mavna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti'ne bağlı Yağkapanı (570), Unkapanı (310), Hatabkapu (177), Eminönü (175), Sebzehane (124), Kuruçeşme (66), Üsküdar (38), Hasköy (20), iskele ve bu iskelelere kayıtlı toplam (1480) mavna bulunmaktaydı. Yine 1925 yılı tesbitlerine göre İstanbul'da deniz nakliye araçları ve günlük ücretleri şöyleydi:

"Esnafımız elinde bulunan vesait-i nakliye elyevm meri olan ta'rife mucibince bervech-i zir aksama ayrılıp ücretleri dahi yazılmıştır:

		Yevmiye (Kuruş)
	Tüccar Tarifesi	Kumpanya Tarifesi
Su kayığı (1 - 5 ton)	350	300
Salapurya (6 - 20 ton)	600	500
Orta Kayık (21 - 30 ton)	800	700
Mavna (31 - 50 ton	1100	1000
Mavna (51 - 70 ton)	1350	1200
Mavna (71 - ilah)	1700	1500

Elimizdeki başka bir kaynağa göre de 1926 yılında İstanbul'da

Yağkapanı iskelesinde 134 salapurya, 78 ortakayık, 102 küçük mavna, 179 orta mavna, 25 büyük mavna toplam 618 deniz aracı,

Unkapanı iskelesinde 80 salapurya, 48 ortakayık, 66 küçük mavna, 67 orta mavna, 25 büyük mavna toplam 286 deniz aracı,

Odunkapu iskelesinde 70 su kayığı, 29 salapurya, 22 ortakayık, 19 küçük mavna, 12 orta mavna, 14 büyük mavna toplam 166 deniz aracı,

Eminönü iskelesinde 109 su kayığı, 40 salapurya, 26 ortakayık toplam 175 deniz aracı,

Sebzehanı iskelesinde 108 salapurya, 2 ortakayık toplam 110 deniz aracı,

Kuruçeşme iskelesinde 9 salapurya, 17 ortakayık, 10 küçük mavna, 14 orta mavna, 9 büyük mavna toplam 59 deniz aracı,

Üsküdar iskelesinde 25 su kayığı, 13 ortakayık toplam 38 deniz aracı,

Hasköy iskelesinde 2 küçük mavna, 3 orta mavna, 2 büyük mavna toplam 7 deniz aracı kayıtlı olarak iş yapmaktadır.

Yine 1929 yılında yayımlanan *İstanbul Limanı* isimli eserde mavnalar hakkında şu bilgiler bulunmaktadır: "Limanımızda bugün 800 kadar mavna ve duba vardır; bunların 450'si Liman Şirketinin malı gerisi de hususî ellerdedir. Bu mavnaların hepsinin tonları ayrı ayrıdır. Bu kayıkların çoğu elli tondan küçüktür. Limanımızda herkes malını ayrı kayıklara koydurduğu için küçük tonda mavnaların daha çok işi vardır. Limandaki mavnaların en büyük kusuru tonları hep ayrı ayrı olmasıdır. Mavnaların ikinci bir kusuru her mavnada bir reis ve tayfa olmak üzere iki adamın bulunmasıdır. Limanımız akıntılı ve dalgalı olduğu için buna lüzum görülüyor; halbuki başka limanlarda mavnalar işe gittikleri zaman ameleler kumanda eder, boş veya yüklü olursa hiç adam bulunmaz; bu suretle adam masrafı çok azalır mavna ücretleri daha ucuz olur."

1929 yılında yapılan bu tespit sonrası mavnalar gelişen deniz nakliye teknolojisi karşısında geri kalmaya devam etmişlerdir. Bu durumu kurtarmaya çalışan İstanbul Liman Şirketi İngiltere ve Bartın'daki gemi tezgâhlarına mavna ve duba siparişleri vermiş, yirmi beş kadar mavnaya motor koymuştur. Ayrıca mavnaları çeken römorkörleri de yenilemek ve çoğaltmak için çalışmıştır. Fakat bütün bu çabalar genelde sonuçsuz kalmış, İstanbul rıhtımlarının modernleşmesi, kara nakliyesinin artması gibi nedenlerden dolayı mavnaların sayıları ve işlevleri giderek azalmış, günümüzde yok olmuştur. Bugün İstanbul limanında bir iki mavna bulunmaktadır. ■

Victor Hugo.

VİCTOR HUGO VE *DENİZ İŞÇİLERİ*

Gilliatt'ın Ahtapotla Mücadelesi*

I

AÇ OLAN YALNIZ DEĞİLDİR

Uyandığında acıkmıştı. Deniz durulmuştu. Fakat ufukta dalgalanmalar devam ediyor, bu da hemen yola çıkmasını engelliyordu. Kaldı ki gün çok ilerlemişti. Şalopanın yükü göz önüne alındığında, Guernsey'ye gece yarısından önce ulaşmak için sabah yola çıkmak gerekiyordu.

Her ne kadar açlıktan midesi kazınsa da, Gilliatt soyunmaya başladı. Isınmanın tek yolu buydu.

Giysileri fırtınada sırılsıklam olmuş, fakat yağmur suyu deniz suyunu yıkamıştı. Bu sayede giysileri artık kuruyabilirdi.

Gilliatt'ın üzerinde bir tek baldırlarına kadar sıvamış olduğu pantolonu kalmıştı.

Gömleğini, denizci ceketini, su geçirmez şapkasını, kalçınlarını ve koyun postunu oraya buraya serdi, çakıltaşlarıyla etrafındaki kayaların sivri uçlarına tutturdu.

Daha sonra yemek yemesi gerektiğini düşündü.

Gilliatt bilemeye ve hep iyi durumda tutmaya büyük özen gösterdiği bıçağını çekti ve kayalardan aşağı yukarı Akdeniz midyeleriyle aynı türden olan deniz salyangozları çıkarttı. Bilindiği gibi bunlar çiğ yenir. Fakat bu kadar çeşitli ve yorucu uğraştan sonra bu yemek çok az geldi. Peksimeti kalmamıştı. Suya gelince, sudan bol bir şey yoktu. Susuzluğunu gidermekten öte, suya boğulmuştu.

Denizin çekilmesinden istifade edip, kayaların arasında ıstakoz aramak üzere gezinmeye başladı. Kayalık alan, bolca ıstakoz avlamayı umacak kadar genişti.

Hesaba katmadığı şey, hiçbir şey pişiremeyecek olmasıydı. Ambarına gitme zahmetine katlansa, buranın yağmurun şiddetiyle çöktüğünü görecekti. Odunlarla kömürler suyun altına gömülmüş, kav olarak kullandığı kıtıklar içinde tek bir sap dahi kuru kalmamıştı. Ateş yakmanın imkânı yoktu.

Kaldı ki körük bozulmuş; demir ocağının saçağı çökmüş; fırtına atölyeyi yerle bir etmişti. Zarar görmeyen aletlerle Gilliatt demircilik değil, en fazla marangozluk yapabilirdi. Fakat Gilliatt şu an atölyesini düşünmüyordu.

Açlığın şiddetiyle başka yöne çekilen Gilliatt, çok düşünmeden yiyecek aramaya girişti. Kayalığın boğazında değil, dışarıda, kör kayaların diğer tarafında geziniyordu. Tam bu tarafta, bundan on hafta önce Durande gemisi resiflere çarpmıştı.

Gilliatt'ın avlamak niyetinde olduğu şeyleri, dar geçidin dış tarafından ziyade iç tarafında bulmak mümkündü. Deniz çekildiğinde, yengeçler genellikle hava almaya çıkarlar. Güneşte ısınmayı severler. Bu şekilsiz varlıklar öğle güneşinden büyük keyif alırlar. Sudan gün ışığına çıkmaları tuhaf bir görüntüdür. Etrafta kaynaşmaları insanı neredeyse iğrendirir. Yengeçlerin o çarpık, sakar yürüyüşleriyle kayalıkların alt basamaklarını merdiven çıkar gibi yavaş yavaş çıktıklarını görünce, insanın kendi kendine okyanusun haşaratla dolu olduğunu itiraf etmesi gerekir.

O gün, pavuryalarla ıstakozlar saklanıyordu. Fırtına bu münzevi yaratıkları saklandıkları yerlere çekilmeye zorlamıştı ve dışarı çıkmak konusunda hâlâ tereddüt ediyorlardı. Gilliatt elindeki bıçağını açık tutuyor, arada sırada yosunların altından bir kabuklu deniz hayvanı söküyordu. Yiye yiye yürümeye devam ediyordu.

*Victor Hugo'nun *Les travailleurs de la mer / Deniz İşçileri* (1866) romanından Berna Günen tarafından çevrilmiştir.

Bay Clubin'in kaybolduğu yerden çok uzak olmasa gerekti.

Gilliatt denizkestaneleriyle yetinmeye karar vermişti ki, ayaklarının dibinde bir şıpırtı duydu. Gilliatt'ın yaklaşmasından korkan iri bir yengeç suya atlamıştı. Yengeç çok derine gitmemişti. Gilliatt onu görebiliyordu.

Gilliatt kayalığın temelleri üzerinde yengecin peşinden koşmaya başladı. Yengeç kaçıyordu.

Birden ortadan kayboldu.

Yengeç, kayadaki yarıklardan birinin içine girmişti.

Gilliatt kayanın çıkıntılarına yumruğunu dayayıp, asılı kayaların altında neler olduğunu görmek için başını uzattı.

Gerçekten de burada bir girinti vardı. Yengeç buraya sığınmış olmalıydı.

Burası çatlaktan öte, bir çeşit sundurma idi.

Deniz sundurmadan içeri giriyor olsa da, burada derin değildi. Temelin çakıl taşlarıyla kaplı olduğu görülüyordu. Bu çakıl taşları tirşe rengiydi ve yosunlarla kaplıydı. Bu da bunların hep su altında olduğunu gösteriyordu. Bu taşlar, yeşil saçlı çocuk kafalarına benziyordu.

Gilliatt bıçağını dişlerinin arasına aldı, elleriyle ve ayaklarıyla tutunarak dik şevden indi ve suya atladı. Su neredeyse omuzlarına geliyordu.

Sundurma altında ilerlemeye başladı. Kendini kaba bir geçidin içinde buldu. Başının üzerinde sivri, kubbemsi bir oluşum vardı. Duvarlar cilalı ve pürüzsüzdü. Artık yengeci göremiyordu. Ayağı yere bastı. İlerledikçe gün ışığı azalıyordu. Sonunda hiçbir şey görememeye başladı.

Aşağı yukarı on beş kadar adım attıktan sonra, tepedeki kubbe sona erdi. Gilliatt geçitten çıkmıştı. Şimdi daha geniş bir alan vardı, dolayısıyla gün ışığı da artmıştı. Zaten Gilliatt'ın göz bebekleri de irileşmişti. Artık etrafını gayet iyi görebiliyordu. Bir an şaşırıp kaldı.

Bundan bir ay önce ziyaret ettiği o tuhaf mağaraya girmişti.

Tek fark, şimdi deniz tarafından girmiş olmasıydı.

Denize batmış halde gördüğü o kemer, işte oradan geçmişti. Kimi cezirlerde bu kemer kullanılabiliyordu.

Gözleri ışığa alışıyor, gittikçe daha iyi görüyordu. Gilliatt çok şaşırmıştı. Karşısında yine o gölgelerden oluşan olağanüstü saray, o kubbe, o sütunlar, o kan rengi veya koyu kızıl lekeler, o taşlarla süslü bitki örtüsü ve en dipte neredeyse mabede benzeyen o yer altı mezarı vardı.

Aslında bu ayrıntıların farkında değildi, fakat resmin bütünü aklına yazılmıştı ve şimdi o resmi tekrar görüyordu.

Tam karşısında, dik şevin belli bir yüksekliğinde, buraya ilk kez geldiğinde kullanmış olduğu yarığı gördü. Şimdi durduğu yerden bakıldığında, bu yarık kullanılamaz gibiydi.

Sivri kemerin yakınında, daha önce uzaktan baktığı, mahzen içinde mahzenciklere benzeyen o basık ve karanlık mağaraları tekrar gördü. Şimdi oraya çok yakındı. En yakındaki kuru ve kolay ulaşılabilecek bir mağaraydı.

Bu girintiden daha da yakınında, su seviyesinin üzerinde, hemen elinin hizasındaki kayada yatay bir çatlak fark etti. Yengeç muhtemelen buradaydı. Gilliatt yumruğunu çatlaktan içeriye mümkün olduğu kadar derine soktu ve karanlık deliği el yordamıyla araştırmaya başladı.

Birdenbire kolunun kavrandığını hissetti.

O an hissettiği, tarif edilemez bir korkuydu.

Zayıf, sert, düz, buz gibi soğuk, yapışkan ve canlı bir şey, karanlıkta çıplak kolunun etrafına sarılmıştı. Bu şey göğsüne doğru tırmanıyordu. Bir kayış gibi sıkıyor, bir burgu gibi ilerliyordu. Bir saniyeden az bir sürede, ne olduğunu bilmediği bir sarmal bileğini ve dirseğini kavramış, omzuna ulaşmıştı. Sarmalın ucu koltuk altını araştırıyordu.

Gilliatt geriye sıçramak istedi, fakat hemen hemen hiç hareket edemedi. Sanki çivilenmişti. Serbest kalan sol eliyle dişlerinin arasında duran bıçağını aldı, yine bu elle kayaya dayandı ve umutsuzca bir çabayla diğer kolunu kurtarmaya çalıştı. Fakat bu, kayışı biraz huylandırmaktan başka bir işe yaramadı. Kayış daha sıkı sarıldı. Bu deri gibi yumuşak, çelik gibi sağlam, gece gibi soğuk bir şeydi.

Kayadaki çatlağın içinden dar ve sivri ikinci bir kayış çıktı. Bir hayvanın ağzından çıkan dil gibiydi. Bu dil, Gilliatt'ın çıplak gövdesini tüyler ürpertici bir şekilde yaladı ve birden ölçüsüz ve incecik uzayarak derisine yapışıp bütün vücudunu sardı. Aynı anda Gilliatt'ın büzülmüş kasları hiçbir şeyle kıyaslanamayacak, duyulmamış bir acıyla kabardı. Vücudunda yuvarlak, korkunç batmalar hissediyordu. Sanki derisine yapışmış sayısız dudak kanını içmeye çalışıyordu.

Kayadan üçüncü bir kayış fırladı, Gilliatt'ı yokladı, kaburgalarını halatla döver gibi dövdü ve yerleşti.

Endişe doruk noktasına ulaştığında sessizleşir. Gilliatt çığlık atmadı. Yeterince aydınlıktı, dolayısıyla üzerine yapışan iğrenç şeyleri görebiliyordu. Dördüncü bir kayış ok gibi fırlayıp, karnına atladı ve sıkı sıkı sarıldı.

Gilliatt'ın vücuduna sıkı sıkı ve sayısız noktadan yapışan bu yapış yapış kayışları kesmek veya sökmek imkânsızdı. Bu noktaların her biri, korkunç ve çok tuhaf bir acının merkeziydi. İnsan ancak aynı anda çok küçük ağızlar tarafından yutulsa böyle bir acı hissedebilirdi.

Delikten beşinci bir uzantı çıktı. Diğer uzantıların üzerinden geçti ve Gilliatt'ın diyaframına sarıldı. Endişeye tazyik eklendi. Gilliatt neredeyse nefes alamıyordu.

Bu sivri uçlu kayışlar, kabzaya doğru genişleyen kılıç ağzı gibi genişleyerek ilerliyordu. Belli ki beş kayış da tek bir merkeze bağlıydı. Kayışlar Gilliatt'ın üzerinde yürüyor, tırmanıyordu. Ağız olduğunu düşündüğü bu ne olduğu belirsiz tazyik noktalarının yer değiştirdiğini hissediyordu.

Birden yarığın altından geniş, düz, yuvarlak ve yapış yapış bir şey fırladı. Merkez buydu. Beş kayış, bir tekerlek poyrasına bağlı ispitler gibi bu merkeze bağlıydı. Bu tüyler ürpertici yassı ve yuvarlak nesnenin diğer yanında, girintinin altında üç dokunacı daha vardı. Bu yapış yapış nesnenin tam ortasında, bir çift göz Gilliatt'a bakıyordu.

Bu gözler Gilliatt'ı görüyordu.

Gilliatt o an bunun bir ahtapot olduğunu anladı.

II
CANAVAR

Ahtapotun varlığına inanmak için, onu görmüş olmak gerekir.

Ahtapotla karşılaştırıldığında, eski çağların hidraları gülünç kalır.

İnsan kimi zaman düşlerde yüzen ele geçmez nesnelerin yüz hatlarını nakşedebileceği mıknatıslar bulduğunu ve düşlerin bu karanlık işlemelerinden birtakım yaratıkların çıktığını zannedecek olur. Bilinmez, mucizeye hükmeder ve mucizeyi canavar yaratmak için kullanır. Orfeus, Homeros ve Hesiodos sadece Kimera'yı yaratabilmişti. Tanrı ise Ahtapot'u yarattı.

Tanrı istediği zaman canavarlıkta harikalar yaratır.

Bunu yapmasındaki sebep, ilahiyatçıların korkulu rüyasıdır.

Bütün mefkûreler kabul edildikten sonra, eğer Tanrı'nın amacı dehşet yaratmaksa, ahtapot tam bir şaheserdir.

Balinanın cüssesi vardır, ahtapot küçüktür. Hipopotamın zırhı vardır, ahtapot çıplaktır. Jararaca yılanı tıslar, ahtapot dilsizdir. Gergedanın boynuzu vardır, ahtapotun yoktur. Akrebin iğnesi vardır, ahtapotun yoktur. Sarıakrebin kıskaçları vardır, ahtapotun yoktur. Uluyan maymunun kavrayıcı bir kuyruğu vardır, ahtapotun kuyruğu yoktur. Köpekbalığının keskin yüzgeçleri vardır, ahtapotun yüzgeci yoktur. Yarasanın tırnaklı kanat uçları vardır, ahtapotun kanadı yoktur. Kirpinin dikenleri vardır, ahtapotun yoktur. Kılıçbalığının kılıcı vardır, ahtapotun yoktur. Torpilbalığı çarpar, ahtapotun ağıntısı yoktur. Kara kurbağasının mikrobu vardır, ahtapotun yoktur. Engereğin zehri vardır, ahtapotun yoktur. Aslanın pençeleri vardır, ahtapotun yoktur. Akbabanın gagası vardır, ahtapotun yoktur. Timsahın ağzı vardır, ahtapotun dişi yoktur.

Ahtapotun kaslı bir kütlesi, tehditkâr bir çığlığı, zırhı, boynuzu, iğnesi, kıskacı, kavrayıcı veya yaralayıcı bir kuyruğu, keskin yüzgeçleri, tırnaklı kanatları, dikeni, kılıcı, elektrik boşalımı, mikrobu, zehri, pençesi, gagası ve dişleri yoktur. Ahtapot, bütün hayvanlar içinde en olağanüstü silaha sahip olandır.

Peki o halde ahtapot neyin nesidir? Ahtapot bir vantuzdur.

Açık denizlerdeki gizli kayalıklarda, suyun iyice yayılıp muhteşem güzelliklerini gizlediği, kimsenin uğramadığı kayaların oyuklarında, bitki örtüsü ve kabuklu deniz hayvanlarıyla kaplı bilinmeyen mağaralarda, okyanusun derinlerdeki büyük kapılarının altında, mekânın güzelliğine kanıp kendini tehlikeye atan yüzücüyü bir şey bekler. Eğer bu şeyle karşılaşırsanız, merakınızı yenin ve oradan kaçın. O mekânlara büyülenmiş olarak girilir, dehşete düşmüş olarak çıkılır.

İşte açık denizlerde her zaman mümkün olan o karşılaşmanın nasıl bir şey olduğu.

Grimsi bir nesne suda salınır. Kol genişliğinde, aşağı yukarı yarım arşın uzunluğundadır. Bu, bez parçası gibi bir şeydir. Sapsız bir şemsiyenin kapalı haline benzer. Bu paçavra yavaş yavaş size doğru ilerler. Birdenbire açılır, bir çift gözün olduğu yüzün etrafından bir anda sekiz adet ispit fırlar. Bu ispitler canlıdır. Dalgalanmaları parlak alevler saçar. Bu, bir çeşit tekerlektir. Açıldığında, dört veya beş ayaklık bir çapa sahiptir. Bu, korkunç bir genleşmedir. Ve bu şey üzerinize atılır.

İnsanı yakalayan hidra.

Bu hayvan kurbanına yapışır, onu kaplar ve uzun şeritleriyle boğar. Alt tarafı sarımsı, üst tarafı toprak rengidir. Hiçbir şey bu açıklanamaz toz rengini tasvir edemez. Âdeta suda yaşayan külden yapılmış bir hayvandır bu. Biçim olarak örümcek, renk olarak bukalemundur. Rahatsız edildiğinde mor renge bürünür. Korkunç bir ayrıntı, bu şey yumuşaktır.

İlmikleri boğar, dokunuşu felç eder.

İskorbütlü, kangrenli bir görünüşü vardır. Bu, canavarlığa dönüştürülmüş hastalıktır.

Bu hayvanı sökmek imkânsızdır. Kurbanına sıkı sıkı yapışır. Nasıl mı? Boşluk sayesinde. Başlangıçta geniş olan sekiz duyargası incelerek uzar, en sonunda iğne şeklinde biter. Her birinin altında birbirine paralel iki sıra halinde uçlara doğru küçülen püstüller vardır. Büyük püstüller kafaya yakın yerlerde, küçükler uçlarda yer alır. Her sırada yirmi beş püstül, her duyargada elli püstül vardır. Hayvanda toplam dört yüz püstül bulunur. Bu püstüller birer vantuzdur.

Bu vantuzlar silindir şeklinde, boynuzlu, soluk renkli kıkırdaklardır. Büyük ahtapot cinslerinde bu püstüller, beş franklık madeni paranın çapından başlayarak bir mercimek tanesinin çapına kadar küçülür. Bu tüp parçacıkları hayvandan çıkar, sonra hayvanın içine çekilir. Bunlar kurbanın derisine bir başparmak boyundan fazla batabilir.

Bu emme aygıtı, bir klavye kadar naziktir. Dikleşir, sonra birden kaybolur. Bu aygıt, hayvanın en ufak isteğini yerine getirir. En ince duyarlılık, daima hayvanın iç düşüncelerine ve dış etkenlere göre hareket eden bu vantuzların kasılırlığıyla boy ölçüşemez. Duyarlı bir ejderhadır bu.

Bu canavarı denizciler ahtapot, bilim kafadanbacaklı, efsaneler ise Kraken olarak adlandırır. İngiliz denizciler bu canavara devil-fish, yani şeytan balık derler. Yine İngiliz denizciler buna blood-sucker, yani kan emici de derler. Manş Denizi'nde yer alan adalarda bunlara ahtapot denir.

Bu canavara Guernsey'de çok nadir rastlanır. Jersey'de çok küçük boyuttadırlar. Sark'ta ise çok büyük boyutlara sahip olan bu canavarlara oldukça sık rastlanır.

Buffon'un Sonnini tarafından hazırlanan baskısında yer alan bir baskı resimde, bir firkateyne dolanmış bir ahtapot görülür. Nitekim Denis Montfort, yüksek enlemlerde yaşayan ahtapotların bir gemiyi batıracak güçte olduğunu düşünür. Bory Saint-Vincent buna karşı çıkar, fakat bizim bölgelerimizde yaşayan ahtapotların insana saldırdığını dile getirir. Sark'a gidin; size Brecqhou yakınlarında yer alan, birkaç sene önce bir ıstakoz avcısının bir ahtapot tarafından yakalanıp boğulduğu kaya oyuğunu göstereceklerdir. Péron ile Lamarck , yüzgeçleri olmayan ahtapotun yüzebildiğinden şüphe etmekle hata etmiştir. Bu satırların yazarı, Sark'ta Boutiques adı verilen mağarada, bir ahtapotun suda yüzen birinin peşine düştüğünü gözleriyle görmüştür. Öldürülen ahtapot ölçüldüğünde, dört İngiliz ayağı genişliğinde olduğu görülmüştü. Dört yüz emme organı tek tek sayılabiliyordu. Can çekişen hayvan çırpınırken bunları uzatıp duruyordu.

Yüksek dozda sezginin büyücülüğe düşürdüğü veya yükselttiği gözlemcilerden biri olan Denis Montfort'a göre, ahtapot neredeyse insani tutkulara sahiptir. Ahtapot nefret eder. Gerçekten de mutlak olarak ele alındığında, ucube olmak nefret etmek demektir.

Şekilsiz yaratık, kendisini düşman haline getiren bir yok etme içgüdüsüyle hareket eder.

Ahtapot yüzerken, tabiri caizse kın içinde kalır. Bütün kıvrımları büzülmüş şekilde yüzer. İçine yumruk dikilmiş bir yen düşünün. Ahtapotun kafasını temsil eden bu yumruk, suyu iterek belli belirsiz, dalgalı bir hareketle ilerler. Gözleri büyük olsa da, su renginde olduğundan pek seçilemez.

Ahtapot avlanırken veya pusudayken içine kaçar. Küçülür, büzülür; kendini en basit haline indirger. Alacakaranlıklara karışır. Dalganın bir kıvrımı gibi durur. Canlı bir şey hariç her şeye benzer.

Ahtapot sahtekârdır. Dikkat çekmez. Fakat birdenbire açılıverir.

İradesi olan bir yapışkanlık, bundan daha korkunç ne olabilir? Kinle yoğurulmuş ökse.

Denizin bu obur, iğrenç yıldızı berrak suların o en güzel mavisinde ortaya çıkar. Yaklaştığı fark edilmez. Bu da onu daha korkunç hale getirir. Hemen hemen her zaman ahtapotu fark eden insan ona çoktan yakalanmıştır.

Buna karşılık geceleri ve bilhassa kızışma mevsiminde, fosfor gibi parlar. Bu dehşetengiz yaratık aşk yaşamakta, cinsel birleşmeyi beklemektedir. Kendini güzelleştirir, ışıklanır, aydınlanır. Bir kayalığın tepesinden ayaklarınızın altında uzanan derin karanlıklarda solgun bir ışıma seçersiniz. Bu, hayalet güneştir.

Ahtapot yüzer de yürür de. Biraz balık gibi olması, aynı zamanda biraz sürüngen olmasına engel değildir. Denizin dibinde sürünür. Yürürken sekiz bacağını kullanır. Yolları arşınlayan tırtıl misali gezinir.

Ahtapotta kemik yoktur. Kan, et yoktur. Ahtapot gevşektir. İçinde hiçbir şey yoktur. Deriden ibarettir. Sekiz dokunacı bir eldivenin parmakları gibi ters yüz edilebilir.

Ahtapotun ispitlerinin ortasında tek bir delik vardır. Bu yegâne yarık anüs müdür? Ağız mıdır? Her ikisidir.

Aynı yarık iki işlevi birden görür. Giriş çıkıştır.

Hayvan soğuktur.

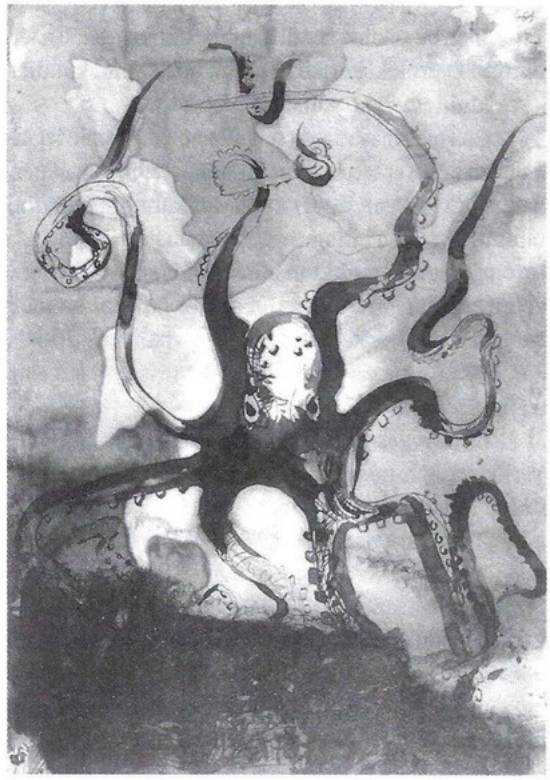
Akdeniz'in bu etoburu çok iticidir. Yüzen kişiyi sarıp sarmalayan bu hareketli jelatinin dokunuşu iğrençtir. İnsan ellerini, tırnaklarını nereye batırırsa batırsın, hayvanı öldürmeden parçalar, söküp atamadan koparır. Bu hayvan, parmaklarınızın arasından kayıp giden akışkan, yapışkan bir şeydir. Yine de hiçbir şaşkınlık, ahtapot bir anda ortaya çıktığı zaman duyulan şaşkınlığa benzemez. Ahtapot, sekiz yılanlı Medusa'dır.

Hiçbir kucaklama, bu kafadanbacaklının kucaklamasına benzemez.

Size saldıran, hava basıncıyla işleyen bir aygıttır. Boğuştuğunuz şey, ayakları olan boşluktur. Ne tırnaklarıyla çizer ne de dişleriyle parçalar. Bu, kelimelerle anlatılamayacak bir hacamattır. İnsan ısırılmaktan korkarsa da, emilmekten korktuğu kadar korkmaz. Pençe, vantuzun yanında hiçtir. Pençe, hayvanın etinize girmesidir; vantuz ise, bizzat sizin hayvana girmenizdir. Kaslarınız şişer, sinirleriniz burulur, deriniz korkunç bir ağırlığın altında çatlar, kanınız fışkırıp yumuşakçanın lenfine karışır. Hayvan, bin adet kalleş ağzıyla size yapışır. Hidra, insanın içine girer; insan, hidraya karışır. Hidrayla bir olursunuz. Hayalet üstünüzdedir. Kaplan sizi ancak mideye indirebilir; ahtapot ise ne dehşet ki sizi içine çeker. Sizi kendine, içine çeker. Eliniz kolunuz bağlanmış, ökselenmiş, aciz bir vaziyette, aslında bir canavar olan bu korkunç kesenin içine yavaş yavaş aktığınızı hissedersiniz.

Korkunç olanın, yani canlı canlı yenmenin ötesi, dile getirilemez olan, yani canlı canlı içilmektir.

Bilim; olgular karşısında dahi takınma âdetinde olduğu o aşırı ihtiyatlı tavrıyla bu tuhaf hayvanları önce inkâr etmiş, sonra incelemeye karar vermiş, teşrih etmiş, sınıflandırmış, kataloglamış ve onlara bir etiket koymuştur. Bunlardan örnekler getirtmiş, bunları müzelerde cam altında teşhir etmiştir. Bunlar terminolojiye girmiştir. Bilim bunları yumuşakçalar, omurgasızlar ve radial simetrili canlılar olarak nitelendirmiş; bunların türdeşlerini saptamış, biraz öteye



Deniz İşçileri'nin Victor Hugo tarafından çizilen ahtapotu. Gravürün tepesinde, ahtapotun dokunaçları V ve H harflerini oluşturmaktadır

kalamarları, biraz beriye mürekkepbalıklarını koymuş; tuzlu sularda yaşayan bu hidralarla tatlı sularda yaşayan su örümceğinin türdeş olduğunu tespit etmiş; bunları büyük, orta ve küçük boy olarak tasnif etmiş; küçük türü büyük türden daha kolay kabul etmiştir - ki bu da zaten, teleskopikten ziyade mikroskobik anlayışı benimsemiş olan bilimin her yerdeki genel tavrıdır -. Bilim bu yaratıkların yapısına bakıp bunlara kafadanbacaklı; duyargalarını sayıp sekiz bacaklı demiştir. Bütün bunları yaptıktan sonra, bilim işi burada bırakmıştır. Bilimin bıraktığı noktada, meseleyi bu sefer felsefe ele almıştır.

Felsefe de bu varlıkları incelemiş, bilimden hem daha az hem daha çok ileri gitmiştir. Felsefe bu varlıkları teşrih etmemiş, üzerine düşünmüştür. Neşterin deştiği yere varsayımı daldırmış, nihai nedeni bulmaya çalışmıştır. Düşünür için ağır bir eziyettir bu. Bu yaratıklar düşünürün Yaradan hakkında neredeyse endişeye kapılmasına sebep olur. Bunlar, iğrenç sürprizlerdir; hayran hayran seyredenin keyfini kaçıran şeylerdir. Düşünür bunların varlığını dehşetle tespit eder. Bunlar, kötülüğün kasıtlı şekilde biçimlendirilmiş halidir.

Yaratılışın bu şekilde kendi kendine küfretmesine nasıl bir tepki vermek gerekir? Bunun müsebbibi kimdir?

Muhtemel, korkunç bir matristir.

Gizem, canavarlarda somutlaşır. Bu kitlenin içkinliğinden çıkan gölgecikler parçalanır, ayrılır, yuvarlanır, dalgalanır, sıkışır, etrafı kaplayan karanlığa izlerini bırakır, birtakım bilinmez kutuplaşmalara maruz kalır, can bulur, karanlıktan bilmem hangi biçime girer, zehirden bilmem hangi ruhu alır ve larvalar halinde canlıların arasına karışır. Bu, hayvan haline getirilmiş karanlık gibi bir şeydir. Ne için? Bu ne işe yarar? Yine o ebedi soru.

Bu hayvanlar canavar olduğu kadar hayalettir de. Varlıkları kanıtlanmış olsa da, yine de ihtimal dışıdırlar. Bunlar, ölümün yüzergezerleridir. Gerçek dışı görünüşleri varlıklarını zorlaştırır. İnsanların sınırında dolaşır, düş sınırında yaşarlar. Vampirleri inkâr edersiniz, karşınıza ahtapot çıkar. Orada burada kaynaşmaları, güveninizi sarsan bir kesinliktir. Yegâne gerçeklik olan iyimserlik bu hayvanların karşısında neredeyse ne yapacağını şaşırır. Bunlar, karanlık çemberlerin görünen ucudur. Bizim gerçekliğimizden başka bir gerçekliğe geçildiğini gösterirler. Rüya gören kişinin gecenin gözetleme deliğinden hayal meyal gördüğü korkunç yaratıkların başlangıcı gibidirler.

Müneccimler ve filozoflar şiddetli esrimeler, derin tefekkürler sırasında, önce görünmeyende, daha sonra muhtemelde çoğalan bu canavarların varlığından şüphe etmiş, belki bunları bir an için görmüştü de. İblis, görünmeyenin kaplanıdır. Ruhları kemiren vahşi hayvandan insanlığı iki ileri görüşlü insan haberdar etmişti. Birinin adı Yahya, diğerinin adı Dante idi.

Eğer gerçekten karanlık çemberler sonsuza uzanıyorsa, eğer bir halkayı bir başkası takip ediyorsa, eğer bu vahamet sınırsız şekilde ilerliyorsa, eğer bizim varlığından şüphe etmekte kararlı olduğumuz bu zincir gerçekten var ise, o zaman bir uçtaki ahtapotun diğer uçtaki Şeytanın varlığını kanıtladığı kesindir.

Tıpkı bir uçtaki kötünün diğer uçtaki kötülüğü kanıtlaması gibi.

Bütün sapkın zihinler gibi, bütün kötü yaratıklar da birer sfenkstir.

Korkunç bir bilmece, kötülüğün bilmecesini soran korkunç bir sfenks.

Yüce insanları kimi zaman ikili bir tanrının varlığına, Manihaizmin ürkütücü Bifrons'una inanmaya iten de işte kötülüğün bu mükemmelliğidir.

Son savaşta Çin imparatorunun sarayından çalınan bir ipek işlemede, tırtılı yiyen kırlangıç, kırlangıcı yiyen kartal, kartalı yiyen yılan, yılanı yiyen timsah, timsahı yiyen köpekbalığı görülür.

Gözümüzün önünde uzanan doğanın tamamı yiyenlerden ve yenenlerden oluşur. Kurbanlar birbirlerini parçalar.

Bununla birlikte aynı zamanda filozof olan, dolayısıyla yaratılışa iyimser yaklaşan bilginler bütün bunların açıklamasını bulur veya bulduğunu sanır. Nihai amaç Cenevreli Bonnet'ye, daha ileride Cuvier'ye karşı çıkacak olan Geoffroy Saint-Hilaire'le aynı şekilde Buffon'a karşı çıkan o gizemli ve titiz düşünüre malum olmuştur. Buna göre açıklama şudur: Evrensel ölüm, evrensel mezar gerektirir. Oburlar, bu işin zangoçlarıdır.

Bütün varlıklar birbirini mideye indirir. Leş aynı zamanda yemektir. Dünyanın korkunç temizlik anlayışıdır bu. Etobur insan da bir gömücüdür. Hayatımız ölümden oluşur. Korkunç kanun işte budur. Bizler birer mezarız.

Alacakaranlıktaki dünyamızda, bu düzenin kaçınılmazlığı canavarlar yaratmıştır. Şimdi diyeceksiniz: Peki neden? Dönüp dolaşıp yine o soruya geliyoruz.

Yaşayalım. Peki, tamam.

Fakat ölümün bir ilerleme olması için çaba gösterelim. Daha aydınlık dünyalar arzu edelim.

Bizi buralara götüren vicdanımızın sesini dinleyelim.

Zira şunu hiç unutmayalım ki, en iyi ancak daha iyiyle bulunabilir.

III
MAĞARADA BAŞKA TÜRDEN BİR MÜCADELE

Gilliatt bir süreden beri işte böyle bir yaratığın elindeydi.

Canavar bu mağarada yaşıyordu. Mekânın korkunç cini bu canavardı. Bir nevi karanlık bir su iblisiydi.

Bütün bu ihtişamın merkezinde dehşet vardı.

Bir ay önce, Gilliatt ilk kez bu mağaraya girdiğinde, karanlık suların kıvrımlarında hatları olan bir karartı görmüştü. O karartı bu ahtapottu.

Ahtapot bu mağarada evindeydi.

Gilliatt yengecin peşinden aynı mağaraya ikinci kez girdiğinde, yengecin sığındığı yer olarak düşündüğü yarıkta işte bu ahtapot pusuya yatmış bekliyordu.

Bu bekleyiş tasavvur edilebilir mi?

Derin uçurumlarda pusuya yatmış sabırla bekle-

yen uğursuzluğu düşünecek olsa hiçbir kuş kuluçkaya yatmaya, hiçbir yumurta çatlamaya, hiçbir çiçek açmaya, hiçbir meme süt vermeye, hiçbir kalp sevmeye, hiçbir ruh yükselmeye cesaret edemezdi.

Gilliatt elini yarıktan içeri sokmuştu. Ahtapot da kolunu kapmıştı.

Ahtapot, Gilliatt'ı ele geçirmişti.

Gilliatt, bu örümceğin sineğiydi.

Gilliatt beline kadar suyun içindeydi. Ayakları yuvarlak, kaygan çakıl taşlarının üzerinde kasılmıştı. Ahtapotun kolları dümdüz sargılar halinde sol kolunu kavramış, boyunduruk altına almıştı. Gilliatt'ın gövdesi, bu korkunç sargının kıvrımları ve çaprazları altında hemen hemen kaybolmuştu.

Ahtapotun sekiz kolundan üçü Gilliatt'a sarılmıştı. Bu şekilde bir yandan kayaya, diğer yandan insana kenetlenen ahtapot, Gilliatt'ı kayaya zincirlemişti. Gilliatt'ın üzerinde tam iki yüz elli adet emme organı vardı. Korku ve iğrenmeyle karışık duygular. İçinizi araştıran canlı püstüllerle dolu, neredeyse bir metre uzunluğundaki esnek parmakları olan ölçüsüz bir yumruk içinde sıkılmak.

Ahtapottan ayrılmanın imkânsız olduğunu söylemiştik. Debelenmeye kalkarsanız, daha çok sıkıştırılırsınız. Ahtapot sizi daha fazla sıkmakla yetinir, o kadar. Sarf ettiği çaba, sizin sarf ettiğiniz çaba nispetinde artar. Siz ne kadar sarsıntı yaratırsanız, ahtapot da o kadar çok sıkar.

Gilliatt'ın tek çaresi bıçağıydı.

Sadece sol eli serbestti. Fakat sol elini de çok iyi kullanabildiği biliniyordu. Öyle ki Gilliatt için iki sağ eli var denebilirdi.

Bıçağı açık şekilde sol elinde duruyordu.

Ahtapotun duyargaları kesilmez. Bunlar, kesilmesi imkânsız bir deridir, bıçağın altından kayar gider. Kaldı ki derinize o denli yapışır ki, bu kayışlarda açılacak en ufak kesik etinizi kesebilir.

Ahtapot korkunçtur, fakat ona direnmenin bir yolu vardır. Sarklı balıkçılar bunu çok iyi bilir. Onları denizde birtakım ani hareketler yaparken görenler de bunu çok iyi bilir. Yunuslar da bunu bilir. Mürekkepbalığını kafasını kopartacak şekilde ısırırlar. İşte açık denizlerde görülen bütün o kafasız kalamarların, mürekkepbalıklarının ve ahtapotların nedeni budur.

Gerçekten de ahtapotun sadece kafası savunmasızdır.

Gilliatt bunu bilmiyor değildi.

Daha önce bu boyutlarda bir ahtapot hiç görmemişti. İlk seferinde en büyüklerinden birinin eline düşmüştü. Bir başkası olsa paniğe kapılırdı.

Tıpkı boğayı alt etmenin bir zamanı olduğu gibi, ahtapotu alt etmenin de bir zamanı vardır. O an boğanın başını eğdiği, ahtapotun ise başını uzattığı andır. Bu anı kaçıran kişi mahvolmuş demektir.

Bütün bu söylediklerimiz sadece birkaç dakika sürmüştü. Buna rağmen Gilliatt, iki yüz elli vantuzun emiş gücünün arttığını hissediyordu.

Ahtapot haindir. Kurbanını önce uyuşturmaya çalışır. Kurbanı kavrar, sonra bekleyebildiği kadar bekler.

Gilliatt'ın bıçağı elindeydi. Emiş gücü artıyordu.

Gilliatt ahtapota, ahtapot da Gilliatt'a bakıyordu.

Birden hayvan altıncı duyargasını kayadan çekip Gilliatt'a fırlatarak sol kolunu yakalamayı denedi.

Ahtapot aynı anda kafasını heyecanla öne uzatmıştı. Bir saniye daha geçse ahtapotun ağız-anüsü Gilliatt'ın göğsüne yapışacak, iki kolu bağlı vaziyette böğrü kanayan Gilliatt da ölecekti.

Fakat Gilliatt tetikteydi. Pusuya düşen, pusu kurmuştu.

Duyargayı savuşturdu. Gilliatt'ın bıçağı tutan eli, göğsünü ısırmaya hazırlanan hayvanın üzerine çullandı.

Ahtapot ile Gilliatt zıt yönlere savruldu.

Bu, iki şimşeğin mücadelesine benziyordu.

Gilliatt bıçağını dümdüz, yapışkan nesneye daldırdı ve kırbaç şaklatmaya benzer dairesel bir hareketle iki gözün etrafından bir oyuk açıp hayvanın kafasını diş çeker gibi koparıp attı.

Her şey bitmişti.

Hayvan düştü.

İpten düşmüş çamaşır gibiydi. Emici pompa parçalanınca, boşluk çözülmüştü. Dört yüz vantuzun dört yüzü birden bir anda hem kayayı hem de insanı bıraktı. Bir paçavra, denizin derinliklerine aktı gitti.

Mücadeleden nefes nefese kalmış olan Gilliatt, ayaklarının dibinde çakıl taşlarının üzerinde duran şekilsiz iki adet jelatin kümesi fark etti. Bir yanda kafa, diğer yanda geri kalanı. Geri kalanı diyoruz, zira buna vücut denemez.

Bununla birlikte, can çekişen hayvanın çırpınıp kendine gelmesinden korkan Gilliatt, dokunaçların menzili dışına çıktı.

Fakat hayvan kesin olarak ölmüştü. ■

Gilliatt bıçağını katladı.

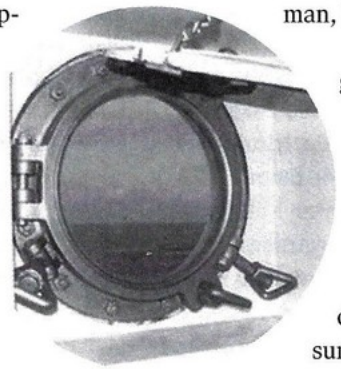
Caspar David Friedrich'in resminde, büyük bir tekne, günbatımına doğru buzların arasına sıkışır...

Bir Lombozun Arkasından

ENİS BATUR

Argo, gemilerin ilki. Jason ve yazgı birliğinde buluştukları, önce Ege'yi, sonra iki Boğaz'ın arasından Marmara'yı, en sonunda da boydan boya Karadeniz'i aşarlar ve "Altın Post"un, ölümsüzlüğün eşiğine varırlar – gerçek her yolculuğun çekirdeğinde yeralır o dürtü. Hayat bir geminin içinde başlar, bir başka gemiye bindirileceğimiz an biter.

Blumenberg, modern çağların son önemli düşünür kuşağından: Felsefesini "deniz kazası" metaforuna kilitlemiş geniş çapta ve dilimize de aktarılan yapıtlarından birinde, klâsik çağdan günümüze kazayı seyretme, kazanın seyircisi olma koşulunu didiklemiş. Hiç, gözünüzü kırpmaksızın, ötekilerin batışını izlemiş miydiniz?



Caspar David Friedrich'in resminde, büyük bir tekne, günbatımına doğru buzların arasına sıkışır ve orada, beyaz geceye doğru, yolcusuz mürettebatsız, bir tek yelkenlerini dolaşan kuzey rüzgârının amansız sesi eşliğinde, kimsenin yaşamadığı bu iklimden birileri çıkagelsin, bekler. Bir seferinde, uykunuza çöreklenebilir öyle bir sahne, ta ki yelken direklerinden biri düş perdenizi delesiye.

Çapanın tırtıklı sesi: Deniz-şimdilik-bitti, Deniz-şimdi-başlıyor. O zincir sanki içimizden akar. Demir atılmış, demir alınmıştır: Gemici yaşamı o iki hareketin, o iki farklı melodinin arasında geçer. Limana sis iner. Geceyarısı, vinçlerin altında gölgeler dolaşır. Karaya çıkan vücut, sallanmayı sürdürür. Yeretmiştir kimi sisler uğultular, kulakta. Sinmiştir kokular. Yabancı diller çarpışır çevrede. Sonra sıra, bir defa daha, Lingua Franca'ya gelir.

"Denizi Özleyenler İçin", Orhan Veli'nin belki de en gamlı şiiri:

"Gemiler geçer rüyalarımda,
Allı pullu gemiler, damların üzerinden;
Ben zavallı,
ben yıllardır denize hasret,
bakar bakar ağlarım".

Karaya mahkûm birey, Deniz'i uzaktan sanır. Birinin özgürlüğü, oysa, ötekinin prangası. Zaman, Uzak'ta, farklı akar.

Ejder, yüzyıllar boyu, Deniz'den gelecek, gelebilecek Ölüm'ün imgelemde ete kemiğe bürünmüş simgesi, tarifi tariflere sığmaz bir yaratık: Bütün gözüpek gemicilerin karşısına suların karanlığından taşmış gelmiş, gemilerini dev kuyruğuyla devirmiş, sonra herkesi dibe çekmiş. Nicedir, uzak okyanusun en derin noktasında bekliyor, bir ateş kaynağından besleniyor.

Fellini'nin "Ve Gemi Gidiyor"u, bir bölüğü tanıdıklarımızdan, bir bölüğüyse tanımak için çırpındıklarımızdan oluşan sonsuz yolcu listesiyle önümüzden akıyor, süzülüp enginlere açılıyor. Hatırlayamıyoruz: Yoksa, ben de kamaralardan birinde uyuyor muyum? Kulaklarıma erişen müzik sesi, Balo'ya geciktiğimin kanıtı mı? Neden herkes filikaların başına üşüşüyor?

Gemiyi geceyarısı limanda sessizlik dolaşıyor. Yola çıkış günü yaklaşırken yerini usul usul seslere terkedecek: Kazan dairesinde hazırlıklar, küpeştede telâşlı adımlar, kaptan kulesinde harita hışırtıları, başta ve kıçta pusula ayarları, ufuğa göz kısmalar, limanın arkasında kaskatı duran şehre yan bakışlar. Hareket ânı geldiğinde, birden gemi azıya alan tizler ve pesler. Aşağıda mendil sesleri.

Homeros'la başlamıştır büyük sefer. Günleri, ayları, yutar Odisseus'un teknesi, yâdelden yurduna gelesiye, denizde ve karada binbir hayat sınavından geçer, suların nüfusunu öğrenir, rüzgârlarını lehçelerini kapar, yıldız yazısını söker ve Dünya'yla cenge tutuşur. Bütün bunlar olurken, bütün bunları beklediği köşede aslında karısı örer.

Issız Ada, kimine göre çağırıcı bir düş, kovalayıcı bir kâbus kimine göre. Prens Adaları'nda olduğu gibi anakaraya iyice sokulmuş da olsa, pek çok örneğindeki gibi açık denizlerde yitip gitse, unutulsa da, bu çifte koşul pek değişmez. Eskiden, hülyalı kadınlar, denize açılmadan edemeyen gözüpek erkeklerden, haritaya kendileri için bir ada yerleştirsin, dilerlermiş. Issız Adalar, onlardan kalmış.

İstimbot, benim gözümde, Asri Zamanlar'ın denizlerdeki ilk elçisi. Onu, Uzak Batı'nın ilk trenleri, Avrupa semâlarını süsleyen balonlarla akran sayarım. Nihayet geri adım atar azgın deniz, mağrur duruşu çözülür, yeniden toparlanana dek köşesine siner. Şimdi Deniz Müzelerinin demirbaşı olan bu küheylânların sesi duyulmuyor artık. Bazan bir XIX. yüzyıl romanın sayfaları arasından onu işitiyorum.

Jules Verne'in yapıtında deniz yolculukları ve kazaları başlıbaşına bir yer tutar; gelgelelim, onca yapıtını gölgesi altında ezecektir bir tanesi: *"Denizler Altında Yirmi Bin Fersah"*. Kaptan Nemo'nun ve sıradışı denizaltısı Nautilus'un etrafında örülen olaylar örgüsünün altından ilk kez denizin altını görmeye, tanımaya, düşünü kurmaya çağrılır okur. Oniki yaşındaydım o kitabı okuduğumda, o yıl deniz gözlüğü taktım.

Kayık, herşeyden önce Birey'in Deniz'le, Su'yla, Dere'yle Irmak'la, Göl sularıyla birebir ilişki kurması anlamına geliyor benim gözümde. İhtiyar Adam'ın yalnızlığı. Gecenin ucundaki Balıkçı'nın sessiz bekleyişi. Arthur Cravan'ın Okyanus'a geri dönmemecesine açılışı. Yaman Koray'ın, Zeyyat Selimoğlu'nun, Sait Faik'in anlatılarından gelen kürek sesleri. Özer Kabaş'ın resimlerinden fırlayan tuz.

Lomboz, karşılaştığım pencere formlarının en liriği, en mahzunu, en tekinsizi. Nasıl şişe içine yerleştirilmek üzere kalyonlar yapılır, lomboz, kavanozun dibine yerleştirilmiş sonsuz bir deniz yolculuğunu seçen kişiyi çağrıştırır bana: Su, bir iner bir çıkar, camı damlalar döver, gecenin ortasında kamaranın ışığı tasalı bir göz gibi görünür denize.

Melling'in gravürlerinde ne Boğaziçi ne kıyı şeridindeki saraylar, yalılar, varsa yoksa sandallar, padişah kayıkları dikkatimi toplar her seferinde. Bostancıbaşının sesini duyarım. Lodos ağırdan alır. Güneş yavaştan Üsküdar'ın, Sultantepe'nin camlarına alevlerini vurur. Ferâceli kadınlar gece insin bekler, ayın ondördüdür. Tahta halata sürtünür.

Nuh'unki hem son gemi, hem dağın tepesinde ilk gemi. Bir ortaçağ elyazmasında rastlamıştım yıllar önce, dev bir tabut gibi kapağı üstüne kapanmış, Tufan bittiğinde bir el aralıyor, Hayat'ı yeniden başlatacak kutuyu. İnsanoğlu'nun en amansız korkularından biri: Herşeyi yutacak Su. Bugün onca gemi, transatlantik, denizaltı – ola ki tek eksik bir Nuh adayı.

Ovidius'un "Yeisler"i, ölüm gününü bekleyeceği sürgün noktasına onu götürecek teknenin yola çıkmasıyla başlar: Roma'dan Ege sularına, Çanakkale boğazından Marmara'ya zorlu bir yolculuk geçirir, kara yolundan Karadeniz kıyısına varır. Bu sürgün güzergâhını, II. Dünya Savaşı yıllarında, kuzeyde Saint-Nazaire'den, güneyde çeşitli limanlardan zorunlu firarlarını başlatanlarınkine hangi köprü bağlar?

Özlem, deniz sözlüğünün acımasız kavramı. Kara insanının hasreti başka, gemi insanınki bambaşka: Yıldan yıla üst alevleri söner, ateşin çekirdeği oysa güçlenir, dağlar. Geri dönseniz, tam dönemezsiniz. Yaşadığınız hayat sizi ortanızdan öyle ayırmıştır ki, özlediğiniz limana döndüğünüz an Deniz gerisin geri çağırmaya başlar. Ondandır, gemicinin evindeki odası gitgide kamaraya dönüşür, ufka dönük penceresinin ardında görünmez bir dümen döner.

Poe, en tekinsiz, ürpertici deniz öykülerinden birini yazmıştır: *Arthur Gordon Pym'in Serüvenleri*. Kayboluşun son sayfalarına dayar okuru, Boston'lu düş ustası. Bu metnin çok eski bir atası sayılabilir, Ermiş Brandan'ın yolculuğu: Ondört keşiş arkadaşıyla, kayıkla önce Cehennem'e, ardından Cennet'e ulaşırlar. Poe'nun ilk sıkı okuru Jules Verne olmuştu. Ermiş Brandan'ın öyküsünün elyazması ise Kristof Kolomb'un oğluna aitti.

Robinson Crusoe, beş yüzyıldır insanoğlunun bilinçaltında dolaşıyor. Kiminde altedilmesi güç bir korkunun kaynağı: Ya birbaşıma, ıpıssız, kalacak olursam? Kiminde, erişilmez bir seçenek: Bu dünyadan, diyardan, cemaattan bıktım – bir ada'm olsa, orada kendi içime çekilsem, uçsuz bucaksız denizin ortasında parçalansa gemim ve yapayalnız çıksam toprağa, günü geldiğinde Cuma'm ile karşılaşsam. Herşeye, yeniden, başka bir yerde, kuralsız yasasız başlasam, başlayabilsem.

Swift'in deniz seferleri başka. Gemi, her seferinde başka bir adaya sürükler anakaranın boğduğu, tükettiği bireyi: Devler, cüceler, farklı yaratıklar, farklı yaşama biçimleri, değer sistemleri, içindeki nedensiz korkuların görünür kılınan nedenlerine doğru yolcu çıkmak. Her adada, değişik bir fotoğrafın arabıyla karşılaşır Swift okuru, sonunda anlar: Yazarın bizi çıkardığı her ada, aslında içimizde kapısı kilitli duran bir oda.

Şirketi Hayriye, bizim aile albümümüzün doğal parçası: Büyükannemin önce büyükbabası, sonra da babası sorumlu imzalarıyla donatmış yönetim defterlerini. Hüseyin Hâki efendinin "arabalı vapur"un mucidi olduğu, o tuhaf aracı eliyle çizerek ısmarladığı güzel hikâye – doğru mudur, sanmam. Adını taşıyan vapur artık dolaşımdan kalktı, bir yenisine nedense yakıştırılmadı o beş hece – son ben kaldım galiba, siyah lekelere bakıp onu anımsayan.

Theseus, mitologyanın karmaşık kişiliklerinden biri. Eline verdiği yumak ile, boğaadamı öldürüp merkezinden çıktığı labirentin kapısında Ariadne'yi tam neden bıraktı? Kurtulduğunu kanıtlayacak beyaz bayrağı gemisinin direğine çekmeyi sahiden unuttu ve babasının o gün bugün adını taşıyacak denize gövdesine sunmasını yoksa sağladı mı? Ne zaman Ege'ye açılsam, güvertede bir masada ağır ağır *Thésée*'sini yazan André Gide'i görürüm.

Uçan Gemi, mucitlerin kadim düşü. XV. yüzyıldan başlayarak, tuhaf yazmalarda eskizleri göze çarpıyor. Ama, kanatlı gemi tasarıları çok daha eski çağlara götürüyor bizi. Bir kayık, sefine, kalyon ki uçsun, uçabilsin: Rüzgâr yelkenlerini doldurmuş, irili ufaklı balonlarına soluğunu yüklemiş, kıyıdan salınarak yükselmiş ve bulutların yanıbaşına tünemiş: Yolcuların yüzünde, onları gökyüzünün dibine kadar gitmelerini sağlayacak bir içhazırlığın izleri.

Ütopya – masalların ecesi. O gemiye bindiğimizde, bir daha inemiyoruz. Gördüğümüz ada bir sanrı olmasa, limanına sokulacağız. Ne ki, adanın dörtbir yanını akıntılar kuşatmış, erişmemizi olanaksız kılan, suların güçlü direnişi. Yıllar yılları kovalıyor, Thomas More'un adasına çıkamıyoruz bir türlü: Orada, burada bizi yoran, kıran, savuran Hayat, inanıyoruz ki bambaşka bir nabız yükleyecek gövdemize. Gece çöktüğünde üstümüze, Ütopya'da, görüyoruz: Güpegündüz.

Venedik'in gondolları, vaporetto'ları. Yüzleri maskeli, çırılçıplak kadınlar, beyzâdeler bir görünüyor, bir kayboluyorlar kanallarda. Bütün şehir inliyor kösnü sesleriyle. Neden sonra kış geliyor, su kente yürüyor ve rüzgâr gondolların çırpınışlarını yansıtıyor. Bir müze salonunda, Carpaccio'nun dev bir tablosunun karşısındayım: Birden, herşey harekete geçiyor ve sular baştan uca yarılıyor.

Wagner'in *"Hayalet Gemi"*si, an gelir, herkesin içinde belirir, sisin ortasında bir kabartma. Yolcuları çoktan çekilmiştir, mürettebat geceden sabaha geçerken sırra kadem basmıştır: Ama ilerler o, görünmez bir çift el dümenine hâkimdir hâlâ, kasırganın çıldırttığı dalgaların arasından süzülür, köpükleri gövdesinde ağırlar ve bütün yaylılar, nefesliler işe koşar, vurmalı çalgıların katılımıyla Ölüm'ün gemisi kayaların yanından geçer ve Deniz'in bittiği yere kavuşur.

"Yunus Peygamberin öyküsü aşırı anlam yükünün altında ezilir" demiştir Meschonnic: Mesel, mesele dolanır kutsal yazıda. "Her dönemde allegori olmuştur" diye ekler: "Nasıl kayığından denize düşen Yunus'u balina yutmuşsa, öyküsü de öyle: Bütün yorumlarını yutmuştur." Denize kaçılır mı? Yunus, bunun pişmanlıkla sonuçlandığını gösterir ya, o gün bugün açık denize firarî çıkış güdüsünün azaldığını söyleyemeyiz – Yunus, hepimizde biraz.

Zafer, Joseph Conrad'ın en sıkı deniz romanlarından biri. Kitabın bir adaya kapanan kahramanı, gemicilerin düşüncelerini olduğu yerden çeler. Conrad'ın şahıslar dünyasında her vakit suların köküne inilir. Bir çağrı alınmıştır. Kuşlar çığlıklar atar. Karanlık durmadan artar ve kaynağının insanların içinde yerettiği anlaşılır. Denizleri düşünmek, anakarada bir masaya oturup, Saint-John Perse'in şiirlerini okumak. Debussy dinlemek. Uykuda bir sal – beni uyanır uyanmaz tuzlara sal. ■

Fellini, *Ve Gemi Gidiyor*'da Avrupa'nın nereye gittiğiyle değil, gidiyor olmasıyla ilgilidir

Ve Gemi Gidiyor'dan Can Alan Can Yeleklerine

İSMAİL ERTÜRK

"Half Moon" kıyı tatil köyünün, uzun, adını aldığı yarım ay biçimindeki kumsalında yürürken, karaya vurmuş gibi duran, eski, bir süsleme nesnesi olduğu belli, dümenin olduğu ön üstü kapalı, küçük bir balıkçı teknesi çıktı önüme. Yere çakılı, bir ahşap üzerine özenle yazılmış bir bilgi notu duruyordu yanında. Küba'dan kaçan bir aile, Amerika Birleşik Devletleri yerine, Jamaika'da bu tatil köyünün kumsalına varmış. Jamaika'nın Montego koyundan çıplak gözle bile seçilebilen Küba'ya, Küba'nın güneyine doğru baktım. Kısa bir yolculuk yapmışlardı. Televizyonlarda izlediğim görüntüler, gazetelerdeki fotoğraf ve yazılı haberler, şimdi önünde durduğum bu küçük tekne, beynimde bir montaj odasına girdi ve orada kısa bir filme dönüştü. Fellini'nin opera tadındaki, operaya geç başlayan ilgisi sonucu çektiği, 1914'te lüks bir Akdeniz yolcu gemisinde geçen *Ve Gemi Gidiyor*'undan (*E la nave va*) çok; neredeyse tam bir yüzyıl sonra gene Akdeniz'de geçen bir başka Avrupa öyküsünün üç bölümlük senfoni olarak anlatıldığı, Godard'ın 2010'da gösterime giren *Sosyalizm Filmi* (*Film Socialisme*) gibiydi kafamda ortaya çıkan film. Beynimdeki montaj odası, görüntü ve sözcükleri, siyasi bir kiple kırpıp birbiri önü ve arkası yapıştırmıştı.

1990'lı yılların sonunda ve 21. yüzyılın ilk yıllarında, Küba'dan, yüzen ne bulabilirlerse - kayık, tekne, şişirilmiş bot, kamyon iç lastiği, sal, vb.- üzerine atlayıp Amerika'ya sığınmak için kaçan Kübalıların Atlantik Okyanusu'ndaki trajik ölüm kalım yolculuklarını izlemişti dünya. Hong Kong'a ilk gittiğim 1995'te, Vietnam'dan kaçıp Birleşik Krallık kolonisi olan Hong Kong'a sığınan ve orada Aberdeen Limanı'nda tekne köyünü kuran Vietnamlıları görmüştüm. 1970'li yıllardan, Birleşik Krallık'ın Hong Kong'u Çin'e geri verdiği 20. yüzyılın sonuna değin, uluslararası medyada, tıka basa dolu, uzun yolculuklar için yapılmamış teknelerle

Vietnam'dan kaçanları izlemişti dünya. Düşünce özgürlüğüne verdiği değeri, övünerek uluslararası siyaset, hatta tarihsel uygarlık yarışına döndüren Batı, devlet politikaları çerçevesinde, kendisine sığınmak isteyen, kıyım ve baskı altındaki insanlara denizde boğulmamaları için elini uzatmaktansa, parasal kaygılardan dolayı, tersine, onlardan elini çekti. Denizler de yutabildiğini yuttu. Devletlerine ve ülkelerindeki çoğunluğa karşın, Batı'daki bir kısım bireylerin ve örgütlerin, Batılı değerler çerçevesindeki duyarlıkları, yardımları ise yalnızca az sayıda insanı kurtarabiliyordu.

Güney Çin Denizi ve Atlas Okyanus'undan sonra 2010'lu yıllarda Akdeniz, Avrupa'ya sığınmak için, can tüccarlarına verdikleri para neye yetiyorsa, çoluk çocuk ona dolarak yaşamlarını tehlikeye atanlarla, yaşamlarını yitirenlerle doldu. Suriye, Irak, Afganistan, Pakistan'dan; Afrika'nın doğu ve batısından savaşlardan ve kıyımlardan kaçarak, Akdeniz'i geçip Avrupa'ya sığınmak isteyenler. Bir yandan Fellini'nin *Ve Gemi Gidiyor*'undaki ilke ve değerlerinden ödün vermeyen İtalyan gemi kaptanı gibi denizden sığınmacı toplayan gemiler ve gemiciler, öbür yandan şişme botları battığı, can yelekleri sahte çıktığı için boğulan ve cesetleri kıyıya vuran ailelerin, çocukların görüntüleri doldurmaya başladı televizyon ekranları ve gazete sayfalarını.

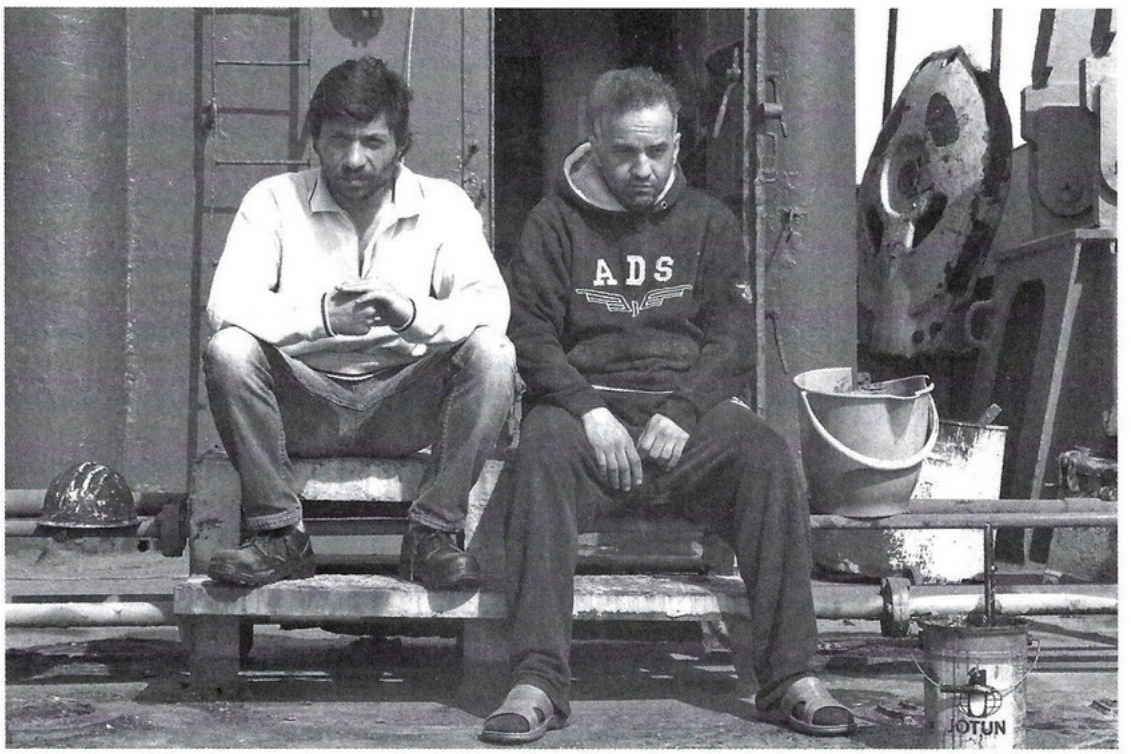
Vietnam ve Küba uzaktı; Ege ve Akdeniz ise küçüklüğümden bu yana içinde yüzdüğüm, kıyısında oturduğum, ufuklarına baktığım, balığını yediğim, üzerinde sıkça yolculuk yaptığım, kıyılarında kurulmuş uygarlıkların kalıntılarında dolaştığım denizler. Şişme bot ve küçük teknelere tıka basa dolarak Kuşadası'ndan, bir kulaç uzağındaki Yunanistan'ın Sisam Adası'na sığınmacı olarak geçmeye çalışırken boğulanları, yaşadığım İngiltere'de televizyonda görünce düşüncemde ve duygularımdaki sis, ciğerlerime soluduğum bir bunaltıya dönüşüp oturduğum koltuğa mıhladı beni-kalkamadım, kalkmak istemedim bir süre. Fellini'nin filminde, gazeteci Orlando'nun, gemideki Prusya Grandükü Harzock'la, geminin spor salonunda, Avrupa'da beklenen savaş üzerine yaptığı söyleşiden sonra, geminin güvertesini dolduran, gemi kaptanının denizden kurtardığı, Avusturya-Macaristan ordularından kaçan Sırplı sığınmacılar sahnesinin yarattığı etkiye benziyordu yaşadığım. Fellini, her gerçek bilge gibi, abartıya gerek duymadan ama insanın ciğerine saplayacak biçimde aktarabiliyordu yaşamın ve insanlığın çaresizliği ve acısını. 1990 yılların ortasında, *Ve Gemi Gidiyor*'dan on yıl kadar sonra çıkan Balkanlar'daki etnik savaşlar sırasında kendisiyle yapılan bir söyleşide, filmiyle ilgili düşünceleri şöyledir Fellini'nin: "On yıl önce yaptığım film, şimdi olan bitenlerin ışığında çok hafif mi kalıyor acaba? Yoksa, bugün için söyleyebileceği hiçbir şey yok mu? Ya da de bazı izleyiciler için bugün olan bitenleri daha aydınlık mı kılıyor?"

Sorular soran, kesin yargılardan kuşku duyan Fellini'nin tersine, görüşlerinden ödün vermeyen Godard'ın, *Sosyalizm Filmi, Ve Gemi Gidiyor*'dan farklı bir Avrupa ve Akdeniz sunar izleyiciye. Fellini, 1984 yılındaki filminde, 1914 yılına, Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesine gider. Tarihi ama gerçekçi türden olmayan bir filmdir. Film bir düştür; opera, aristokrasi ve sanatçılardan oluşan Avrupa seçkinciliğinin, hatta

dekadansının renklendirdiği bir tılsımdır. Godard ise tılsımdan köşe bucak kaçan bir sinema karşıtı yönetmendir. Fellini'nin filminden bir çeyrek yüzyıl sonra, 2010 yılında, bir başka yolcu gemisine, Avrupa orta ve işçi sınıfına yönelik kitle turizmi için yapılmış devasa bir yolcu gemisine doldurduğu insanlar aracılığıyla Avrupa ve Avrupa'nın yakın tarihi üzerine, yüksek çözünürlükte sayısal video teknolojisiyle kapkara düşünür. Godard'ın karamsarlığı, bugün Akdeniz'de yaşanan karabasanın iktisadi ve siyasi arka planını görünür ve güncel kılar. Şimdiki zamanın tarihiyle uğraşır Godard. Kapitalizm ve para, kesin suçlulardır. Kolaya kaçar bence Godard: Çünkü kapitalizmi bir uygarlık bütünü olarak değil bir iktisadi ve toplumsal iktidar sistemi olarak görme eğilimindedir. Yalnız çok iyi bir saptama yapar Akdeniz ve Akdeniz'in iç denizi Karadeniz'de dolaşan yolcu gemisi metaforuyla: "Düşüncelerimiz bizi ayırır ama düşlerimiz birleştirir, deriz. Bence karabasanlarımız bizi birleştiriyor." Bugünkü Avrupa'nın nereye gittiğini, gemi metaforuyla hiç korkmadan izleyicilerini dehşete düşürerek sorar. Fellini ise Godard'ın tersine, Avrupa'nın nereye gittiğiyle değil, gidiyor olmasıyla ilgilidir kendi gemi metaforunda: *Ve Gemi Gidiyor*'dur.

Akdeniz'de yüzen iki yolcu gemisiyle Avrupa'nın portresini değişik tarih dilimlerinde ve değişik kaygı ve dürtülerle görselleştiren iki sinema ustasının filmleri, bugün bizim her gün televizyon ve gazetelerde gördüğümüz trajedileri önceden görmüş gibidir. Ancak, Akdeniz'in tarihi, Akdeniz'in yuttuğu insanlarla doludur. Deniz tanrılı uygarlıkların beşiğidir Akdeniz. Yalnız, hiç bugünkü denli bölücü olmuş mudur acaba? Tunus'un başkenti Tunus şehrindeki, dünyanın en büyük mozaik müzesi Bardo Müzesi'ndeki mozaiklerdeki Akdeniz'i dolaşmış gemi resimleri, bulunmuş en büyük Roma devrinden kalma batık gemi, Akdeniz'i yeniden düşündürtmüştü bana. Mersin'deki Bizans'tan kalma, Akdeniz kıyısındaki ülkeler ve insanlar için zeytinyağı sıkmış fabrikaların kalıntıları da bir başka iktisadi ve toplumsal boyut katmıştı Akdeniz imgeme. Sicilya'nın yemekleri, insanının boyu ve rengi, mimarisi de Akdeniz'in birleştiriciliğini öğretmişti bana. Savaşarak ve talan ederek; bilgi, beceri ve kültür paylaşarak; birbirini melezleyerek Akdeniz'i paylaşan halklar Akdeniz'le uğraşıp durmuşlar binlerce yıldır. Fellini'nin *Ve Gemi Gidiyor*'daki kısa süren ütopya sahnesinde, Avrupa'nın varlıklı seçkinleri ile Balkanların yoksul köylüleri, folk dansları ve şarkılarıyla birbirine kaynaşır. Godard'ın *Sosyalizm Filmi*, filmin adına ve filmde oynayan ya da senaryosuna esin veren; Walter Benjamin, Jacques Derrida, Alan Badiou gibi Avrupa aydınlarına karşın ütopyanın kalmadığının altını çizer.

Bugünkü Avrupa, Fellini'nin filmindeki Prusya Grandükü ve Godard'ın filmindeki savaş suçlusu gibi karakterlerin gölgesinde biçimleniyor gibi ve o yüzden karabasanlı bir yer; Akdeniz'i bir mezarlığa dönüştürüyor. Fellini'nin filmindeki dans ve şarkı, açık bir ütopya düşü. Godard ise farkında olmadan bir ütopya gösteriyor: Akdeniz'i doğusundan batısına dolaşan gemide tek bir dil konuşulmuyor. Godard'ın karakterlerinin dilleri çeşitli. Dil, dans ve şarkı, umarım ve eminim tarihe dayanacak Akdeniz'de. Bugünlerden geriye yalnızca can kurtarmayan can yelekleri kalmayacak. ■



"Deniz bitti, gemi durdu. Duran gemi, artık gemi değildir"

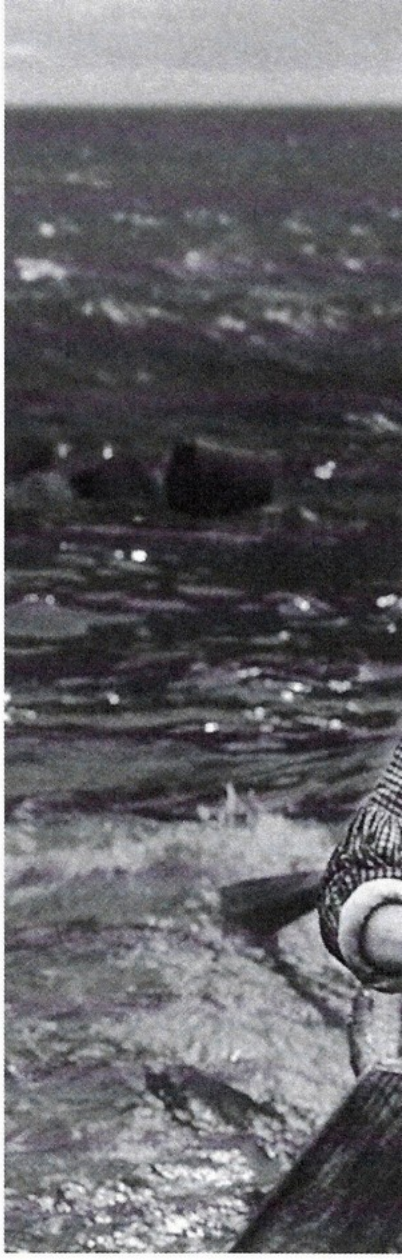
"Bu Geminin Sintinesiyiz Biz!"

TUNCA ARSLAN

İngiliz şair Samuel Taylor Coleridge (1772-1834), yüzyıllardır yankılanan "İhtiyar Gemici" adlı şiirinde "Su, su, nereye baksan yalnızca su / Güverte tahtaları çekti zamanla / Su, su, nereye baksan yalnızca su / Ama hiçbir yerde yok içecek bir damla / Ve inanılmaz bir şey oldu Tanrım / Denizin kendisi çürüdü / Ve sümük gibi olmuş sularda / Sümüklü yaratıklar sürünüp yürüdü / Kaykılıp yatarak, doğrulup kalkarak / Dans etti gece ölüm ateşleri / Ve mavi, yeşil, beyaz yandı su / Kaynayan bir cadı kazanı gibi" der...

Son üç ay içinde sinemalarımızda gösterime giren ve denize-denizcilere dair öyküler anlatan üç filmden biri olan *Sarmaşık*, işte bu şiiri, bu çürümeyi, bakılan her yerde görülen suyu, sürünen sümüklüböcekleri, bir gemiyi ve karaya oturmuş gemicileri anlatıyor. Yönetmen Tolga Karaçelik, tıpkı Coleridge'in şiirindeki gibi "hareketsiz" bir gemide mahpus kalan bir grup gemi adamının uzun bekleyişlerini, yalnızlık ve azap dolu belirsiz süreçte birbirlerine düşmelerini öykülüyor. Deniz ve denizci öykülerine ne yazık ki çok az yer verilen sinemamızda, Serdar Akar'ın Yenikapı açıklarında demirli bir kum kosterinde yaşananları anlatan *Gemide*'sinde de rastladığımız üzere, gemiye "sıkışmış" insanlar üzerinden, alttan altta büyüyen ve bir sarmaşık gibi her yanı saran gerilim üzerine kurulu, "kadınsız" ve alabildiğine sarsıcı bir film bu. Anımsayalım, Biket İlhan'ın Attila İlhan'ın aynı adlı romanından hareketle 1995'te çektiği *Sokaktaki Adam* da, tam manasıyla "karaya vurmuş" bir kamarotun bunalımlı ruh hali üzerine kuruluydu.

Çerçevesi, "Deniz bitti, gemi durdu. Duran gemi, artık gemi değildir" denilerek çizilen filmde, Mısır'dan yük aldıktan sonra Angola'ya hareket eden *Sarmaşık* adlı gemi, sefer sırasında armatörün iflas etmesi üzerine varış limanının açıklarında demirlemek zorunda kalır. Mürettebatın bir kısmı gemiyi terk edip Türkiye'ye dönebilecektir. Uluslararası deniz hukuku kuralları gereği, seçilen altı kişinin ise karaya ayak bile basmadan gemide kalması gerekmektedir. Bu altı adam denizin ortasında, yiyecek ve içecek sıkıntısının da yaşanacağı aylar boyunca birbirlerinden başka



kimseyi görmeyecek, bin bir sorunla boğuşmaya başlayacak ve kaçınılmaz olarak kendi aralarında bölünecek, çelişecek, çatışacaklardır. İçlerinden birinin "Bu geminin sintinesiyız biz" demesi gibi, geminin içinde ama yaşamın dışında kalacaklardır.

Filmde, "kafasında tuhaf şeyler" olan eski Bedaş çalışanı Cenk (Nadir Sarıbacak), şirket ile gemidekiler arasında kalan ve iplerin yavaş yavaş elinden kaydığını hissetmeye başlayan Kaptan-Beybaba (Osman Alkaş), usta gemici İsmail (Kadir Çermik), gemici Alper (Özgür Emre Yıldırım), kamarot Nadir (Hakan Karsak) ve makineci-Kürt (Seyithan Özdemir), unutulmaz karakterler olarak çıkıyorlar karşımıza. "Denizin üstünün köpürmesinin" hareketsiz bir gemideki görsel karşılığını oluşturan bu karakterler, Gökhan Tiryaki'nin görüntü ve Ahmet Kenan Bilgiç'in müzik çalışmasıyla da sinema tarihimizde derin bir iz bırakmayı başarıyorlar.

Ertuğrul'un ikinci batışı

Büyük bir reklam kampanyasıyla 25 Aralık 2015'te gösterime giren ve denizcilik tarihimizdeki trajedilerden birine odaklanan *Ertuğrul 1890* ise her açıdan büyük bir hayal kırıklığı yaratıyor. Japon yönetmen Mitsutoshi Tanaka'nın imzasını taşıyan ve ilk Japon-Türk ortak yapımı olan film, hayli sarsıcı bir öyküye, etkileyici gerçeklere dayanmakla birlikte tam anlamıyla acemi işi bir senaryonun kurbanı olmuş durumda.

Batılılarca sıkıştırılan ve Doğu'ya açılma fırsatları arayan II. Abdülhamid'in Japon imparatoruna çeşitli hediyeler göndermek amacıyla 1889 Temmuzu'nda 619 mürettebatıyla Japonya'ya doğru yola çıkardığı Ertuğrul firkateyninin serüveni var karşımızda. Yıllarca Haliç'te bekleye bekleye zaten çürümüş durumdaki geminin dönüş yolculuğunda uyarılara rağmen kasırgaya yakalanıp küçük bir Japon adası yakınında batmasıyla yaşananlar, ne yazık ki ancak ilkokul müsamereleriyle kıyaslanabilecek bir senaryo, oyunculuk ve sinematografiyle aktarılıyor. Zaman atlamasıyla 1985'e geçişimiz ve Turgut Özal'ın iki yolcu uçağı yollayarak, İran-Irak savaşı nedeniyle Tahran'da mahsur kalan 300 kadar Japon'u kurtarmasının anlatıldığı ikinci bölüm ise tek kelimeyle fecaat.

Unutulmasın... Amiral Cem Gürdeniz'in *Mavi Uygarlık-Türkiye Denizcileşmelidir* kitabında, "Abdülhamid'in donanma düşmanlığında pek çok neden vardır" diyerek sayfalarca anlattığı, "II. Abdülhamid dönemi Türk deniz tarihinin en acıklı dönemidir" diyerek altını çizdiği acı gerçeğin sonucudur Ertuğrul faciası. 527 denizcinin şehit olmasının en önemli nedeni, Abdülhamid'in donanmadan duyduğu büyük korku ve bu korku nedeniyle gemileri çürümeye terk etmesidir. Ama bu gerçek, filmde yalnızca tek bir cümleyle, "Ertuğrul'un bu seferi tartışmalara neden olmuştu" denilerek geçiştirilmekte.

***Moby Dick*, Melville ve gerçekler**

Hollywood'un aksiyon ve heyecan yaratma ustası yönetmenlerinden Ron Howard'ın, Nathanial Phillbrick'in romanı ve Charles Leavitt'in senaryosundan hareketle çektiği *Denizin Ortasında* (In the Heart of Sea) edebiyat tarihine de dair önemli iddialarda bulunan dört dörtlük bir deniz ve balina avı serüveni.

***Denizin Ortasında*, bir açık deniz serüveni ve *Moby Dick*'e dair bir iddia**

1820 yılında Nantucket isimli balina avı gemisinin, dev bir İspermeçet balinasının saldırısı sonucunda parçalanmasının ardından Pasifik Okyanusu'nda yaşanan ölüm kalım mücadelesini konu alan film, genç yazar Herman Melville'in, kazadan kurtulan sekiz kişiden biriyle yıllar sonra görüşmesiyle, geri dönüşlü bir öykü sunuyor. Melville, olay hakkında o güne dek ağzını bile açmayıp suskunluğunu korumuş olan yorgun denizciyi konuşturdukça olayın dehşeti iyice su yüzüne çıkıyor ve tüm öykü, bilindiği gibi *Moby Dick* adlı klasik romana dönüşüyor. Fakat filmin tezi de bu noktada önem kazanıyor zaten: Melville, olayı romanına tüm ayrıntılarıyla aktarmadı ve bazı noktaları gizlemeyi tercih etti.

O gizlenenlerin ne olduğunu açık etmeyeyim elbette ama okyanus derinliklerinin çok şey barındırdığını da belirtmeden geçmeyeyim.

Açık denizlerde ve sinema salonlarında, herkese iyi seyirler. ■

Buharlı/yelkenli Sviyataya Anna gemisi

Buz Okyanusunda Yürümek

ÖMER BOZKURT

Valerian Albanov.
Beyaz Ölümün Ülkesinde,
(Çev. Devrim Denizci),
MB Yayınları, İstanbul 2006,
160 s.

Geçen yüzyılın sonlarında etkisini duyurmaya başlayan iklim değişikliği nedeniyle bugün Kuzeydoğu Geçidi'nde seyir kolaylaşmış, hatta buzkıran gemilerinin kılavuzluğunda artık her mevsim aşılabilir hale gelmiştir. Ama geçidi kuzeyden kuşatan buz kütlesi ve denizler, Avrasya'nın kuzeyinden Çin'e ulaşma çabalarının başladığı 16. yüzyılın sonundan itibaren birçok geminin, gemicinin, kâşifin, bilginin, avcının, balinacının ölümüne sahne olmuştur. Kuzeybatı Geçidi için de, orada daha az gemi kazaya uğramış ve daha az gemi batmış olsa bile aynı durum söz konusudur. Ama bu kazazedelerden bir bölümü doğayla inanılmaz mücadeleler sonunda hayranlık verici biçimde hayatta kalmayı başarmışlardı.

Beyaz Ölümün Ülkesinde adlı kitap, buzla kaplı bu sulardaki gemilerden birinin, hem yelkenli hem de buharlı *Sviyataya Anna*'nın (Azize Anna), buzlada yok olmadan önceki sürüklenişi sırasında yaşananları anlatıyor.

Geminin ikinci kaptanı Valerian Albanov, mürettebattan 13 kişiyle birlikte gemiyi terk edip buzlada yürüyerek, Rusya'nın en kuzeyindeki "Franz Joseph Toprakları" olarak adlandırılan takımadalara ulaşmaya çabalamaktadır. 10 Nisan 1914'te gemiden ayrılan 14 kişiden sadece ikisi, 9 Temmuz günü Franz Joseph Toprakları'nın en güneyinde bir adadaki Flora Burnu'na ulaşır. 20 Temmuz tarihinde de *Sviyatoy Foka* (Aziz Fokas) gemisi tarafından kurtarılırlar. İlginç bir benzerlik, onlardan 18 yıl önce, gene buzlar üzerinden yürüyerek kıtaya ulaşmaya çalışan Fridtjof Nansen ile Hjalmar Johansen de aynı yerde, Flora Burnu'nda İngiliz kâşif Frederick Jackson tarafından kurtarılmışlardır.

İkinci kaptan Valerian Albanov'un anılarını içeren metin, 10 Nisan-15 Mayıs arasındaki bölümü hatırında kalanların sonradan kayda geçirilmesi yoluyla 15 Nisan'dan sonrası ise tuttuğu günlükten aktarılarak oluşturulmuş. Kitapta, *Sviyataya Anna*'nın yola çıkışı ve buzlar arasında sürüklenişinden söz edilmiyor. Yalnızca kızaklar ve zaman zaman da kano-kayaklarla yapılan zorlu yürüyüş ve ölümler, hırsızlıklar, kaçaklar ve sonunda kazazedelerden ikisinin Nordbrook Adası'na ulaşmaları anlatılmakta. İlginç ayrıntılar, ince gözlemlerle dolu, merakla, heyecanla okunan bir metin. Öyle ki internetteki bir kitap satış sitesinde kitabın türü "roman" olarak kaydedilmiş ki o kadar da yanlış bir niteleme sayılmaz.

İkinci kaptan Albanov, sadece güçlü iradesi ve önderlik yeteneğiyle değil, aynı zamanda ciddi psikolojik gözlem ve güçlü yazı yeteneğiyle de

dikkat çekiyor. Kaleme aldığı metin, mesleki yeteneklerinin çok gelişkin olduğunun da bir kanıtı niteliğinde. Oldukça zorlu meteorolojik koşullarda bulundukları yerlemi ve buzların devinim yönünü belirleyebilmesi, özellikle kuzeysel iklimlere ilişkin gökyüzü, bulut ve ışık gözlemleri ve bunların kayda geçiriliş biçimi hayranlık verici. Avladıkları hayvanların midesinden çıkanlara dikkat edecek ve bundan sonuçlar çıkaracak denli ussal bir yaklaşımı içinde. Bu özellikleri sayesinde Albanov, buzla kaplı kuzeysel sularda talihi yaver gitmiş "zoraki yayalardan" biri olarak kutup tarihinde yer almış durumda.

Oysa Albanov'un serüveni ve yazdığı kitap, kutup seferleri/araştırmaları literatürü içinde uzun süre hayli geri planda kalmıştır. 1917'de Petrograd'da yayımlanan kitabın iki savaş arasında Almanca ve Fransızcaya çevrilmiş olduğu anlaşılıyor. Ama İngilizce yayımlanması ve böylece yaygın biçimde bilinir hale gelmesi -ve muhtemelen bu sayede Türkçe yayınlanması- için 21. yüzyılı beklemek gerekmiştir (İngilizce ilk basım 2001).

Albanov'un metninde geminin armatörü ve süvarisi Brusilov'a, yolculuğun başlangıcına ve iki yıl kadar buzlarda sürüklenişine ilişkin bilgi yer almıyor. Bu bilgileri, kitabın başına eklenen bir önsözden öğreniyoruz. Sonsözde ise metnin yazılışı ve yayımlanışına ilişkin bilgilere yer verilmiş. Ancak bu önsöz ve sonsöz imzasız, kim tarafından yazıldığı bilinmiyor. Ayrıca metne eklendiği anlaşılan açıklayıcı dipnotların da yazarı belirtilmemiş. Çevirmen mi yazdı yoksa yayıncı mı, belli değil. Kitabın hangi dilden çevrildiği de açıklanmamış. İngilizceden çevrildiği tahmin edilebiliyor. Öte yandan İngilizce basımında David Roberts imzalı uzun bir giriş ve hayli kapsamlı bir sonsöz var. Belki o metinlerin de çevrilerek eklenmesi iyi olurdu. Acaba telif hakları sorunu mu engel oldu?

Bu editoryal noktalar bir yana bırakılırsa, kitabın Türkçe çevirisinin başarılı olduğunu belirtmek gerekir. Ülkemizin coğrafi konumu nedeniyle buza, buzlaya, buzula ilişkin Türkçe sözcük dağarcığının çok gelişmiş olmadığı doğrudur. Çevirmen Devrim Denizci'nin bu zorluğu yaşadığı ama aştığı da görülüyor. Buna karşılık geminin adının İngilizce değil de Rusça okunduğu biçimiyle yazılması tercih edilebilirdi. Öte yandan bir hatayı da işaret etmek gerek: 11 numaralı dipnotta derisi, dişleri, iriliği tarif edilen ve Türkçede "denizaygırı" olarak da bilindiği belirtilen iki yaşamlı memeli ile ona atfedilen Latince ad birbiriyle uyuşmuyor. Denizaygırının Latince adı *Erignatus barbatus* değil *Rosmarus odobenus*'tur. Bu birincisi "sakallı fok"un bilimsel adıdır. Kuzeysel suların iki önemli yüzgeçayaklı memelisi birbirine karıştırılmış. Bu da bir soruya yol açıyor: Albanov ve arkadaşlarının vurdukları, yedikleri, kimi zaman onları tehlikeye düşüren hangisiydi?

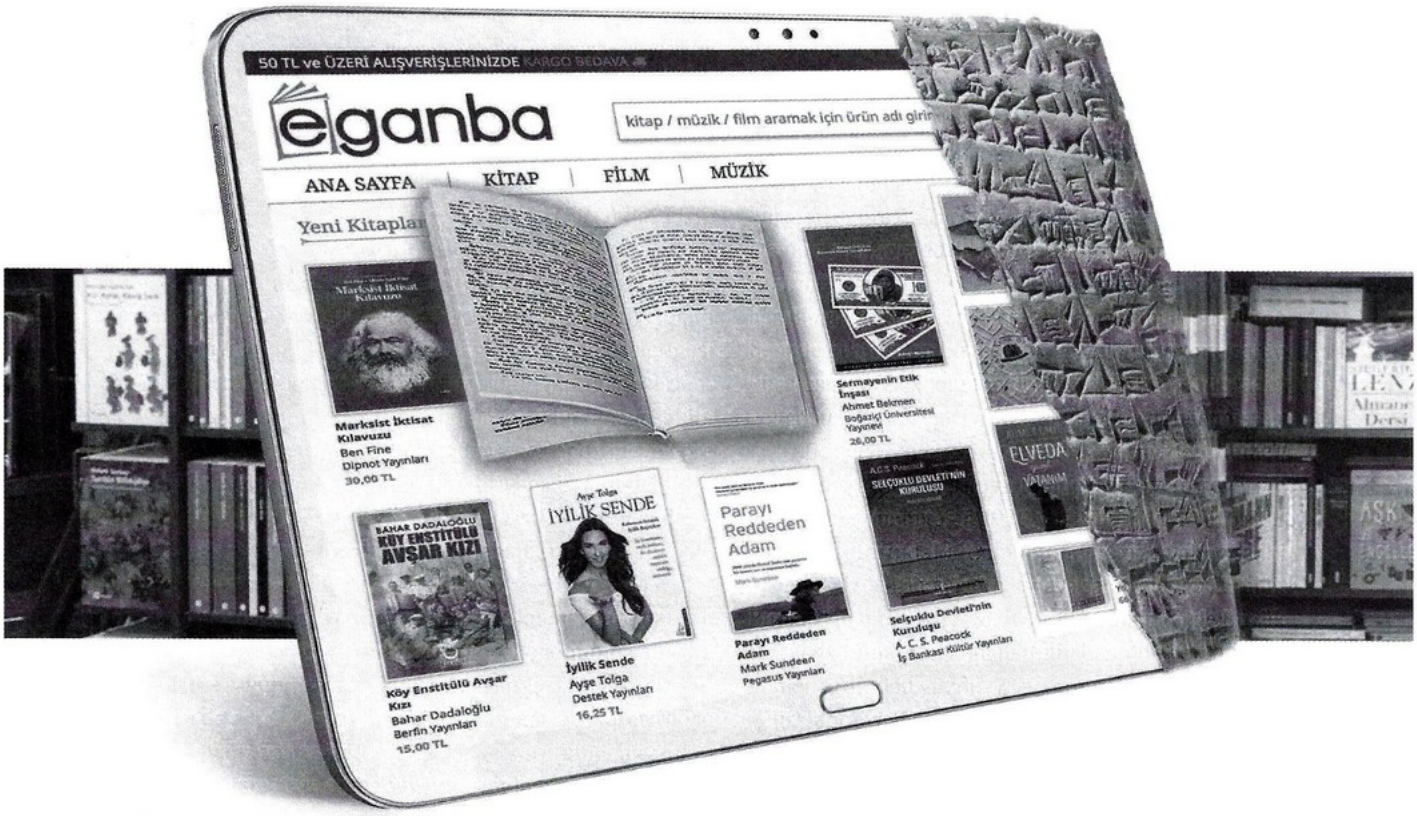
Kitap, kullanılan görsellerle zenginleşmiş... Yazarın, kurtulan ikinci denizcinin, *Sviyataya Anna*'nın fotoğrafları ile özellikle kuzeysel denizlere ve Franz Joseph Toprakları'na ait üç harita çok yararlı ekler. Yazarı belirtilmeyen açıklayıcı dipnotlar da öyle.

Böylece Türkçede pek dolgun olmayan, Kuzey Buz Okyanusu ve bitişik denizlere ilişkin yayınlara değerli bir kitap eklenmiş oluyor. Sevindiricidir. Yanılmıyorsam eğer, buzla üzerindeki zorunlu ve zorlu yürüyüşler konusunda Türkçede bu yalnızca ikinci kitap. Bundan önceki 1931 tarihli *Şimal Kutbü Kâşifi Andre'nin Hatıratı*'dır.[1] Bu fırsatla onu da hızla yeniden okudum. Muallim Mübahat tarafından çevrilmiş, Latin Alfabesi'nin kabulünden sadece üç yıl sonra, Soyadı Kanunu'nun kabulünden üç yıl önce yayımlanmış. Ölümle sonuçlanan cesur bir girişimin öyküsünü içeren bu kitap, hayli sorunlu dizgisine ve baskısına rağmen, hem içeriği hem de o dönemin dili ve henüz standartlaşmamış yazım kurallarının yarattığı bir tür "arkeolojik okuma" izlenimi nedeniyle ayrı keyifler veriyor. Buzla üzerinde yürüyerek karaya varmaya çalışan her iki kazazede grubu benzer deneyimler yaşıyorlar. Ama birincisi tam bir faciayla son bulurken ikincisinde hiç olmazsa iki kişi hayatta kalmayı başarıyor. ■

[1] *Şimal Kutbü Kâşifi Andre'nin Hatıratı*, Tertip Eden İsveç Antropoloji ve Jeografi Müessesesi, Nakleden Muallim Mübahat, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1931. Bu vesileyle, bu yazı kaleme alınırken, hayli eski bir yayın niteliğindeki (dokuz yıl önce yayımlanmış) Albanov'un eserini bana hatırlatan Aysun Tokatlıoğlu ile gene çok eski bir kitabı, Muallim Mübahat'ın bu çevirisini sahaflarda bulup armağan eden Talât Söğütlü'ye teşekkür ederim. Bu kısa yazı onlar sayesinde yazıldı.

eganba

Aradığınız Eganba'da
mutlaka vardır!



Sümerliler yazıyı keşfetti ve depolarına "**eganba**" adını verdi.
Kil tabletten kitaba çok şey değişti. Şimdi aradığınız
her kitaba, en uygun fiyatla ve en hızlı sürede ulaşma vakti.

Çok satanlardan klasiklere, araştırmadan hobiye,
farklı kategorilerde yüz binlerce kitap, film ve müzik
Eganba.com stoklarında sizi bekliyor...

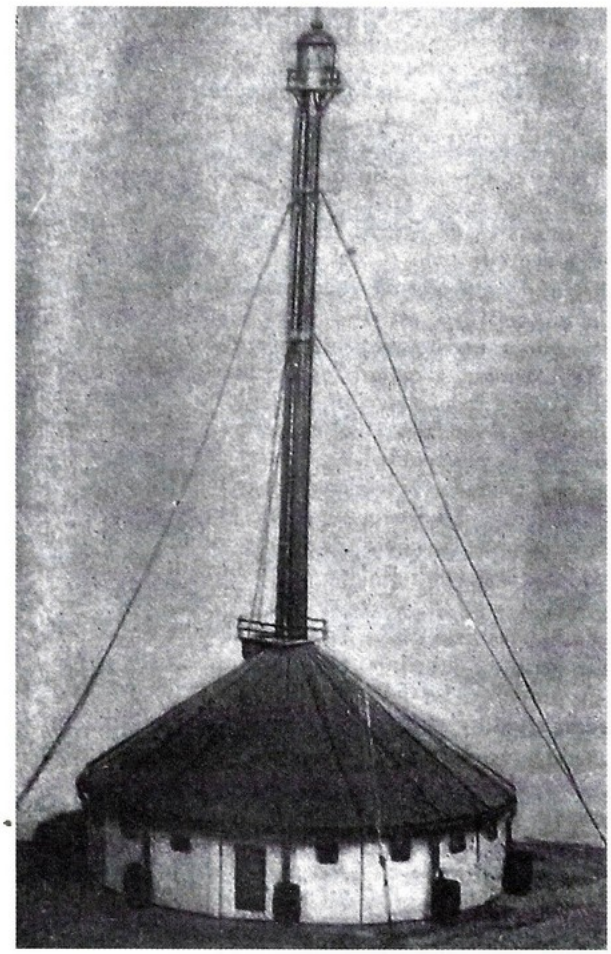
www.eganba.com

/eganbacom

/+Eganbacom

/eganbacom

/eganba



"Dünyanın Ucundaki Fener",
Arjantin'in Tierra del Fuego
(Ateş Toprakları) Takımadaları'ndan
Estados'ta 1884'te yapıldı

DENİZ FENERLERİ

Işığını Görenlere Umut Olurlar

ZEYNEP ŞARLAK

Clea'ya...

Resimli Bilgi Ansiklopedisi'ni salondaki kütüphaneden indirip karıştırmaya koyulduğumda henüz ilkokula başlamamıştım. Zehra teyzem -ki kendisi ilkokul öğretmeniydi- okumayı bana belki de lüzumundan küçük yaşta öğretmişti. Okumayı bilip yazmayı reddettiğim için elyazım berbattır. Belki de her halükârda berbat olacaktı, bilemiyorum. Neyse, konumuz bu değil. *Resimli Bilgi Ansiklopedisi* zihnime iki şeyi nakşetmiştir: Mısır Piramitleri ve İskenderiye Feneri. İlk gençlik yıllarımda ikisinin de peşine düştüğüm doğrudur. Ancak çocukluğumda bu iki "dünya harikası"ndan çok da bir şey anladığımı iddia edecek değilim.

Fark etmiş olduğunuz üzere gördüğüm ilk deniz feneri bir çizimden ibaretti. İkincisi ise bir hayalden.

Babam Ankara'da kurduğu iş yüzünden ruhu sürgünde olan bir İstanbul âşığıydı. Evimiz kentin tepelerinde bir yerdeydi ve salonunun kocaman camları vardı. Babam bir gün beni kucağına aldı ve karşımızda duran çorak dağın ardında masmavi bir deniz olduğunu söyledi. Ben de anında bir fener yapıştırıverdim denizin orta yerine. Pek de doğru bir yere dikmemişim feneri tabii. Onu da sonradan anlayacaktım. Şairin dediği gibi, "Gökyüzü gibi bir şey çocukluk, hiçbir yere gitmiyor." İleriki yaşlarımda rüyama giren deniz fenerleri hep denizin üstünde ufukta bir yerlerde belirdiler.

Oldum olası macera romanlarını sevmişimdir. Kızılay'da, babamın yazıhanesinin altında (o dönemlerde ofise böyle denirdi) bir kitapçı vardı. Her cuma okuldan çıkar, babama uğrayıp ondan para ister ve kendime bir roman alırdım. Zamanla iki favori yazar edindim kendime: Enid Blyton ve Jules Verne. Enid Blyton'ın gözbebeğim olduğunu itiraf etmeliyim. Bütün kitaplarını sırasıyla okudum. Kendimi hep *Afacan Beşler*'deki Miço karakteriyle özdeşleştirmişimdir. Ben de onun gibi sokak çocuğuydum, deniz âşığıydım ve en yakın arkadaşlarım oğlanlardı. Benim Miço gibi kendime ait bir "ada"m yoktu ama her anı bir maceraya döndürme hevesim çoktu.

Jules Verne romanlarına gelince... Onları herhangi bir sıra gözetmeden okudum. *İki Yıl Okul Tatili, Seksen Günde Devr-i Âlem, Denizler Altında Yirmi Bin Fersah* ve derken derken Dünyanın Ucundaki Fener. Hülasa, deniz fenerleriyle üçüncü karşılaşmam bir romanda olmuştur. Bu romanı okurken epeyce korktuğumu söyleyebilirim.

Hikâye Arjantin'in bir adasında, terk edilmiş bir deniz fenerinin etrafında geçiyordu ve üç deniz feneri bekçisinden ikisi adaya yeni ayak basan korsanlar tarafından öldürülüyordu. Atlasa bakmayı sevdiğimden Güney Pasifik Denizi'nin ve Arjantin'in nerede olduğunu biliyordum. Ama o sıralar sadece bu kadarını biliyordum. Sonra ileride okuyacağınız gibi bu fenerle ilgili çok şey öğrenecektim.

Deniz fenerleriyle bir sonraki hasbihâlim ergenliğe geçişime rastlar. Bodrum-Akyarlar'da bir yazlık almıştı babam. Yaz tatillerinin bir bölümünü

ailecek orda geçirmeye başladık. Eve ayak basar basmaz çatı katına yerleştiğimi hatırlıyorum. Aynı gece odamın camından bana göz kırpan bir deniz feneri gördüm. Daha önce çakarlarla sıkça karşılaşmıştım, İstanbul'da Yenikapı Feneri ve Yeşilköy Feneri ile de uzaktan tanışıklığım olmuştu ama bu fener başkaydı. Daha sonra adının Hüseyinburnu Feneri olduğunu öğrendiğim, boy bos yönünden oldukça mütevazı olan bu fenerle uzun yıllar çok iyi komşuluk ilişkilerimiz oldu. İkimiz de burnumuzun dibindeki Kos Adası'nın gece hayatını seyretmeye bayılıyorduk ve balkon sohbetlerimizin keyfine diyecek yoktu. O sıralar daha konuşkan olan bendim sanırım. Öğrendiğim kadarıyla bu feneri 1930'ların başlarında ülkedeki birçok fener gibi Fransızlar inşa etmişti ve bekçiliğini dört kuşaktır aynı aile yapıyordu. Yazlığı satıp Bodrum'dan göç edince ayrıldık ama ilk görüşmemizde bıraktığımız yerden aynı hızla başlayacak kadar iyi dost olmuştuk.

Ankara doğumlu olmama rağmen bu şehri oldum olası hiç sevmedim. Bir şehre şehir demek için içinden en azından bir nehir geçmeli bence. Çünkü su, doğaya yaptığını insana da yapar. Varsa bir güzellik tohumu içinde onu yeşertir. Yüreğini yumuşatır insanın, öfkesini dizginler, umutlandırır. Bu yüzden, lise son sınıfa geldiğimde aileme İstanbul'da okumak istediğimi söyledim. Evde kızılca kıyamet koptu tabii. Babam ve kardeşim, annemin "Kızımdan ölürüm de ayrılmam", "Ankara'da üniversite mi kalmadı?" minvalinde ayılıp bayılmalarına karşılık "Hayat benim hayatım, kazanırsam giderim" şeklindeki isyankâr cevaplarım arasında uzunca bir süre sıkışıp bunaldılar. Sonunda babam orta yolu buldu. İlk iki tercihimin İstanbul geri kalanların Ankara olması konusunda mutabakata varıldı. İki gofret, bir şişe suyla girdiğim sınavın sonucunda 1988 Eylül'ünde Boğaz'ın karşısına yerleştim.

Ekonomi okuyordum ve ilk yılın Ekonomiye Giriş dersini Demir Demirgil'den alabilen son kuşak öğrenciler arasında olmak bana nasip olmuştu. Demir Hoca hepimiz için bir efsaneydi. Kocaman karton kâğıtlara çizili grafikleri ayakkabısının tabanı yardımıyla kara tahtaya çakar, bizi ekonominin eğlenceli bir bölüm olduğu sanrısına kaptırır ve en saçma sorularımıza bile ince bir alaycılık eşliğinde sevecenlikle cevap verirdi. Demir Hoca'yı niye mi anlattım? Çünkü bana deniz fenerlerini daha da sevdiren odur. Mikroekonomi dersinde piyasanın, tabiri caizse pek de umursamadığı hal ve gidişatları işlerken sıra kamu yararını gözeten mallara gelmişti. Hani şu herkesin kullanımına açık, kimsenin ondan faydalanmak için birbirinin gözünü oymak zorunda kalmadığı mallar. "Mesela" dedi Demir Hoca, "deniz fenerleri"... Deniz fenerlerinin ne işe yaradığını biliyordum elbette ama siyasi görüşümün şekillendiği ('80 kuşağı olarak bu işlerde epeyce geçe bırakılmıştık) bir dönemde eski sevgilime yeniden âşık olmak gibi bir etki yaratmıştı bu söz bende.

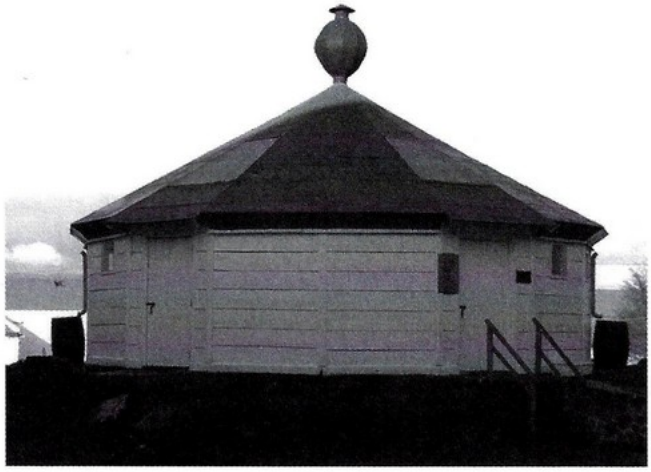
O tarihten itibaren deniz feneri sevdamı yüksek sesle duyurur oldum. Sağ olsun eşim dostum da beni yaş günlerimde, yılbaşlarında deniz feneri maketlerine, magnetlerine, posterlerine ve mumluklarına boğdular. Bu yüzden evim küçük bir deniz feneri müzesini andırır.

Üniversitenin üçüncü sınıfında AIESEC adlı, halen de varlığını sürdürdüğünü internet vasıtasıyla öğrendiğim öğrenci staj programının sınavlarına girdim. Şimdi nasıl oluyor bilmiyorum ama o dönemde kazananlara gitmek istedikleri ülkeyi seçme hakkı tanınıyordu ve ben yukarıda bahsettiğim iki çocukluk aşkımın peşinde koşmaya kararlıydım. Mısır'ı seçtim tabii. Bir aya yakın Kahire'de yaşadım. Halen büyük bir coşkuyla hatırlarım o günleri. Piramitleri ilk gördüğümde biraz hayal kırıklığına uğradığımı itiraf etmeliyim. Ama İskenderiye Feneri benim için tam bir utanç vesikasıdır.

Misafirperverliklerini hiç unutamayacağım Kahireli iki arkadaşım, benimle beraber birkaç yabancı arkadaşı arabalarına atıp İskenderiye'ye günübirlik götürmeye karar verdiler. Sabahın erken saatlerinde yola çıktık. Tesadüf bu ya o sırada Orhan Pamuk'un *Beyaz Kale*'sini okuyorum. Yaklaşık üç saat süren yolculuğun sonunda İskenderiye'ye vardık. Elimdeki roman ve içimdeki Miço'yla birlikte tek başıma İskenderiye Feneri'ni görmeye karar verdim. Evet, yanlış duymadınız; M.Ö. 280 ila 247 arası inşa edildiği söylenen ve 15. yüzyılın sonunda yeryüzünde izi kalmamış olan bu fenerin hâlâ ayakta olduğunu sanıyordum. Beyaz Kale'nin gizemine dalmış İskenderiye yollarında yürürken genç bir adama yol sormaya karar verdim: "İskenderiye Feneri'ne nasıl gidebilirim acaba?" Bu genç adam, müstehzi olduğuna sonradan kanaat getirdiğim bir gülümsemeyle bana yol tarif etti. Benimle flört ettiğini düşünmüştüm.

Cehaletimle dalga geçiyormuş meğer. Tek gözüm kitapta diğer gözüm yolda bir süre yürüdüm. Kafamı kaldırdığımda bir de ne göreyim... Karşımda beyaz bir kale duruyor. "Nutku tutulmak" deyiminin manasına işte o an vâkıf oldum. Ancak o sırada henüz bilmediğim, adı dilimizde Kayıtbay Kalesi olan bu akça pakça yapının bir dönem İskenderiye Feneri'nin olduğu Faros (Pharos) Adası'nın üzerinde arzı endam ettiğiydi. Sonraları Pharos sözcüğünün birçok Roman diline deniz fenerinin karşılığı olarak girmiş olduğunu öğrendim. İtalyanlar ve İspanyollar deniz fenerine *faro* diyorlar mesela. Fransızlar ise *phare*. Biz kadınların gözlerini parlatan, arabaların yolunu aydınlatan "far" sözcüğü de bu ada çıkışlı.

Üniversiteyi bitirip öğrenciliği sürdürmeye karar verdiğimde Proust'u Fransızcasından okuyacağım diye tutturup Paris'e yerleştim. Bir diğer hayalim ise deniz fenerleri üzerine bir kitap yazmaktı. Paris'e gidebilmek için arabamı satmıştım ve arabamın son kalan parçalarına karşılık gelen franklarla deniz fenerleri üzerine kitaplar, resimler topluyordum. Tam o sırada bana çocukluğumun büyülü dünyasını anımsatan bir gelişme oldu. *Dünyanın Ucundaki Fener* canlandı. Hayır abartmıyorum. Bilenler bilir... Romanda bahsi geçen fener hayal ürünü değildir. Resmi adı San Juan de Salvamento Feneri'dir ve 1884'te, yerkürenin en güney ucuna düşen topraklarından birine, Arjantin'in Tierra del Fuego (Ateş Toprakları) Takımadaları'na bağlı Estados Adası üzerine inşa edilmiştir. Neredeyse tamamı dağlık olup, buzul vadiler ve göllerle kaplı bu adada çetin doğa koşulları nedeniyle insanoğlu yerine penguenler yaşar. Öğrendiğim kadarıyla 1900'lü yılların hemen başında Fırtına Tanrısı Tifon dünyayı yıkmış ve 1993'te André Bronner adlı Fransız bir gezgin tarafından kalıntıları bulunana kadar San Juan de Salvamento'dan hiçbir haber alınamamış.

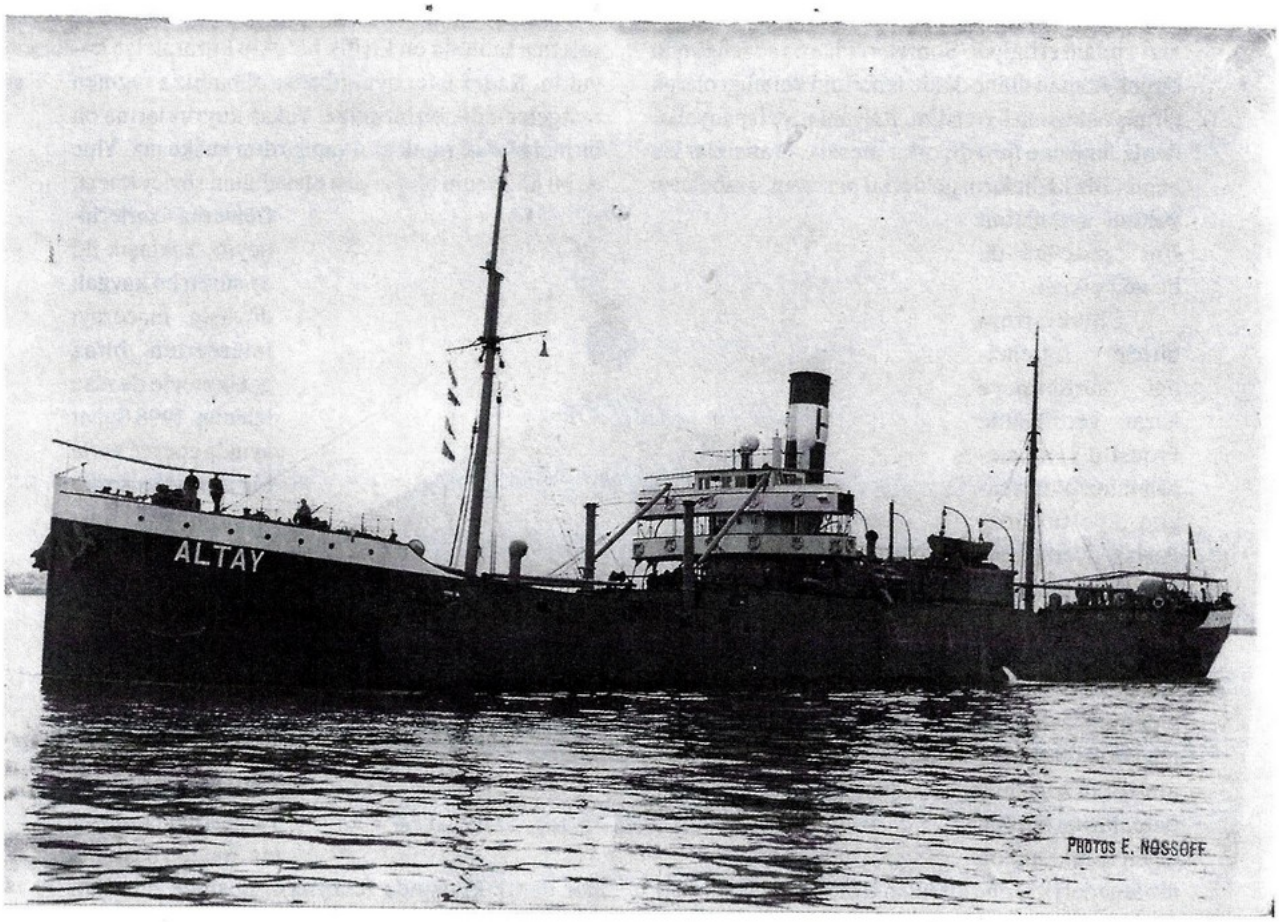


1998 Şubat ayında epeyce zorlu bir uğraştan sonra "Dünyanın Ucundaki Fener"in ışığı tekrar yakıldı

Ben hâlâ Paris'te gezinmeyi heyecan verici bir şey sanırken "Yul Verne" lakabıyla anılan Bronner, bu feneri yeniden inşa etmeyi aklına koymuştu. Yul, 1997'nin sonlarına doğru kendisine, meslekleri şairlerden marangozlara kadar uzanan meyve salatası tadında on kişilik bir ekip kurarak işe koyuldu. Kader işte, aynı ülkede olmamıza rağmen rastgelemedik birbirimize. Yoksa kuyruklarına on birinci olarak zamk gibi yapışırdım kuşkusuz. Yine de bu hikâyenin bir parçası olmadığımı söyleyemem. Gözlerim üzerlerindeydi. Yaklaşık iki ay süren bu kavgalı dövüşlü macerayı internetten biraz gecikmeyle de olsa izledim. 1998 Şubat ayında epeyce zorlu bir uğraştan sonra "Dünyanın Ucundaki Fener"in ışığını yakmayı başardılar. 15 saniyede bir, beyaz bir ışık...

Aynı yılın sonbaharında İstanbul'a döndüm. Hayalimdeki kitabı yazmadım henüz ama ayağımı bastığım her deniz kıyısında fenerlerin peşinde düştüm. Bir keresinde Martha's Vineyard'daki deniz fenerlerini göreceğim diye adanın etrafında dört saat pedal çevirmişliğim bile vardır. Günlerce ağrıdan oturamamıştım.

Hülasa, deniz fenerlerini seviyorum. Çok güzeller. Ama sadece güzel oldukları için sevmiyorum onları. Güzel olmak umurlarında olmadığı için seviyorum. Işıklarını kimlerin gördüğünü bilmeden, oldukları yerde, kendiliğinden parlayıp durdukları için seviyorum. Kurtarmak için gemi, sandal veya kazazede aramıyorlar. Hiçbir geminin kaptanı olmak niyetinde de değiller. Işıklarını gören göze umut oluyorlar sadece. Gerçek bir dost, gerçek bir eş gibi... ■



Altay Gemisi, 1933

İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Deniz Ulaşımının Sorunları ve Kömür Nakliyesi

MURAT KORALTÜRK

Giriş

Savaşlar, iktisadi krizler, salgın hastalıklar, kuraklık gibi olağandışı koşullar ve olaylar, ekonomilerin, iktisadi kurumların ve yapıların dayanıklılıklarını, esnekliklerini ve kırılganlıklarını gözlemleyebilmek için araştırmacılara fırsatlar verirler. Örneğin İkinci Dünya Savaşı da araştırmacılara benzer fırsatları veren bir dönemdir.

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nda savaşmayan ülkeler arasında yer almakla birlikte savaş ekonomisinin etkilerini derinden hissetti. Bu bağlamda başvurduğu başta Milli Korunma Kanunu gibi araçlar olmak üzere savaş süresince toplumsal ve ekonomik hayata yönelik müdahale ve uygulamaların etki ve sonuçları iktisadi ve sosyal tarih çalışmalarının konusu olmayı sürdürmektedir.

Savaş yıllarında denizcilik sektörünün savaş ekonomisi koşullarından yoğun etkilenmiş bir sektör olduğunu, dolayısıyla devletin savaş ekonomisine dair aldığı temel önlemlerin bu sektörü de yakından ilgilendirdiğini belirtmekte yarar vardır. Daha açık ifade etmek gerekirse denizcilik sektörü, özelde deniz ulaşımı, Milli Korunma Kanunu'ndan gücünü alan savaş ekonomisi uygulamasının içinde değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, bu çalışmada İkinci Dünya Savaşı'nın deniz ulaşımı üzerindeki etkileri savaştan önce izlenmeye başlanan politikalar, liman vs. altyapısı, ticaret filosu, yolcu ve yük taşımacılığı başlıkları altında ele alınacak, büyük bir kısmı denizden taşınan ve ülke ekonomisi ve savunma gücü açısından hayati öneme sahip olan taşkömürünün, Zonguldak Kömür Havzası'ndan denizyoluyla Türkiye'nin çeşitli liman ve iskelelerine taşınması incelenecektir.

1. Savaş ve deniz ulaşımı

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren devlet, ulaşım alanındaki sorunları çözmek için adımlar atmaya başladı. Çok sınırlı bütçe olanaklarına karşın ülke ekonomisini canlandırmak ve ulus devleti oluşturmak amacıyla iç pazarı bütünleştirmek için ulaştırma sistemini geliştirmeye yönelik girişimler gündeme geldi. İkinci Dünya Savaşı öncesinde uygulanan ulaştırma politikasının ana ilkesini altyapı ve taşıt parkını devlet eliyle sürekli olarak bir miktar daha artırmak oluşturur. Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'na girmese de ulaştırma politikası savaş koşullarından etkilendi. Artan savunma önlemleri ve silâhaltına alınan asker sayısının 1 milyonun üstüne çıkması ulaştırma talebinde artışa neden oldu. Savaş nedeniyle dış ticaret ilişkilerinin yeniden düzenlenmesi, ulaştırma politikasının ve kurumlarının, beliren bu yeni koşullara göre yeniden düzenlenmesi gereğini beraberinde getirdi. Artan yolcu ve yük talebinin karşılanmasında yaşanılan sorunlara karşın en büyük rolü demiryolları üstlendi.[1] Demiryollarının bu rolünü, savaş yıllarını da içine alan 10 yıllık bir dönem çerçevesinde bakıldığında iki katından daha fazla artış gösteren yolcu sayısı ve yüzde 69 oranında artan

[1] İlhan Tekeli-Selim İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, Cilt: 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014, s.363-364.

1930'lu yıllarda Sirkeci ile Eminönü arasındaki kıyıda uzanan Gümrük binaları. Önünde de kıçtan başlamış büyüklü küçüklü yolcu ve yük gemileri var. Sağda, üstte: Yeni Cami. (Fotoğraf: Selahattin Giz)

yük miktarı açıkça yansıtır.[2] Demiryoluyla taşınan yolcu ve yük miktarındaki kadar olmasa da deniz yolundan taşınan yolcu ve yük miktarının da arttığı görülür. (bkz. Şekil 1-2-3-4)

Savaş yıllarında, öncesine göre deniz yolundan taşınan yolcu ve yük miktarında kaydedilen bu artışın bazıları doğrudan savaştan kaynaklanan bazıları ise savaş öncesi dönemde de yaşanan ancak savaşın derinleştirdiği sorunların etkisine rağmen gerçekleştiğini ifade etmek gerekir. Söz konusu artışa karşın savaş yıllarında deniz ulaşımında yaşanan aksamaların en önemli göstergelerinden biri liman hareketleridir.

Genel olarak savaş yıllarındaki liman hareketlerine bakılacak olursa 1939-1945 döneminde İstanbul Limanı'na gemi girişi, Almanya'nın SSCB'ye saldırdığı yıl olan 1941'de en düşük seviyeye indi. Bir savaş alanı olan Karadeniz'e açılan Trabzon Limanı'nda da küçük tonajlı teknelerle yapılan taşımacılık faaliyetlerinde azalma kaydedildi. Bir diğer Karadeniz limanı olan Samsun'daki harekete bakıldığında ise tonajları küçük olduğundan gelen gemi sayısı fazla olmakla birlikte toplam yük miktarının azalma gösterdiği anlaşılır. Ege Denizi de savaş kaynaklı riskli bölgeydi. İzmir Limanı'nın savaş yıllarındaki hareketlerine bakıldığında en fazla gemi hareketine İtalya'nın teslim olduğu ve Müttefiklerin bölgeye geldikleri 1943 yılında rastlanır. Türk bandıralı gemilerin getirdikleri yükün tonajı değişmezken, gemi miktarının artışı, taşımacılığın küçük tonajlı teknelerle yapıldığını düşündürür. Savaş sırasında yoğun trafiğe sahip olan limanlar arasında Mersin ve İskenderun Limanları'nı da saymak gerekir. Dış ticarete konu olan mallar ve özellikle Mısır üzerinden gelen İngiliz yardımı bu iki limana ulaşmaktaydı.[3] Bunu Türkiye limanlarına giren-çıkan yabancı bayraklı gemilerin miktarı ve tonajındaki azalmadan da izlemek mümkündür. Örneğin 1938'de yüzde 30 civarında paya sahip olan yabancı bayraklı gemilerin 1943'te yüzde 1,5 civarına gerilediği, ancak 1947'de yükselerek yüzde 21 düzeyine ulaştığı görülür. (bkz. Şekil 5-6)

[2] *A.e.*, s.370.

[3] *A.e.*, s.385-386. Mustafa Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, İstanbul, Kastaş Yayınları, 2011, s.234, 238, 240, 242-244, 246.

2. Deniz ulaşımında yaşanan sorunlar ve çözüm çabaları

2.1. Savaş kaynaklı sorunlar

2.1.1. Seyrüseferin izne tabi olması

Liman hareketlerindeki gerilemeye karşın İkinci Dünya Savaşı yıllarında denizyolundan yolcu ve yük taşımacılığında sıkışıklık yaşandığı bilinir. Bu nedenle savaş süresince örneğin taze meyveden, canlı hayvana birçok malın zamanında pazara arzında gecikmeler yaşandı. Malların yanı sıra denizyolundan yolculuk yapmak isteyen insanların seyahat planları da ulaşım alanında karşılaşılan sorunlardan dolayı aksadı.[4]

Savaş yıllarında deniz ulaşımında yaşanan sorunların nedenlerinin neler olduğu sorusuna dönem içinde de yanıt arandı ve deniz ulaşımının karşılaştığı güçlüklerin kaynakları şu başlıklar altında sıralandı:[5]

Gemilerin ihtiyacı karşılayamayacak kadar az ve tonajın yetersiz olması.

Gemilerin bakım ve onarımlarının yeterince hızlı yapılamaması.

Gemilerin gece seyirlerinin kaldırılmasıyla, gemilerden daha az ve verimsiz yararlanılması.

Yükleme ve boşaltma araçlarının ihtiyacı karşılayacak nitelik ve nicelikte olmaması.

Limanların, özellikle İstanbul Limanı'nda gemilerin yükleme ve boşaltmasında çalışan işçi sayısında yaşanan azalmanın önüne geçilememesi.

Limanlarda ihtiyacı karşılayacak kadar antrepo ve ardiyelerin olmaması.

Limanlarda mendirek ve rıhtımların bulunmaması.

İktisadi ve askeri faaliyetlerin artmasına paralel ulaştırma talebinin artması.

Yukarıda sıralanan eksiklikler sınıflandırılacak

---

[4] Kaptan [Feridun] Fuat Pirali, bir yazısında kendisini bu sorunları yaşayan insanların yerine koyarak bir senaryo gibi şöyle anlatır: "İlk önce kendimi Hopa'ya sığırlarını indirmiş bir sığır tüccarı hüviyetine koydum. Fazla bir kış ve kar var. Hayvanları yerleştirecek bir ağıl yok. Ot aradım pek az çürük ot bulabildim. Kilosuna yüksek bir fiyat istiyorlar. Hayvanlar açlıktan ve soğuktan günden güne zayıflayıp ölüyorlar. Acenteye müracaat ettim. İlk gelecek vapur dedi ancak üç yüz tane alabilir. Daha sizin önünüzde sırada beş yüz hayvan var. Ancak bir hafta sonra, üçüncü gelecek gemiye. O da havadan iş görebilirse, almadan kaçarsa onu bilmem. Ne derde çattık. Hükümet bunlara niçin çare düşünmüyor. Ah bu dertlerimi anlatacak birisini bulabilsem. Bundan sonra kendimi Pazar'da bir meyve tüccarı haline koydum. Acenteye gidiyorum. Vapurun havadan uğramayarak geçtiğini söylüyor. Ta bir hafta sonra vapur var. O zamana kadar mandalinalar donacak, elmalar çürüyecek. Kar edelim derken belki birkaç lira da zarar göreceğiz kim düşünür. Müteakiben Rize'de sürüsü bekleyen bir koyun tüccarı oluyorum. Acenteye gidiyorum. Bu vapur diyor Hopa'dan fazla sığır almış. İdarenin emri var Trabzon'da fazla koyun olduğu için ancak oradan bin koyun alabilecekmiş. Bundan sonraki vapur buradan kalkacağı için siz sırada üçüncüsünüz. Önümüzde bin beş yüz mal var. Hay Allah'ım. Ot yok hayvanları koyacak yer yok. Gördün mü başımıza gelenleri. Daha sonra bir meyveci oluyorum. Müracaat ediyorum. Kaptan demiş ki ben sabah olur olmaz kalkacağım. Akşama Trabzon'a yetişeceğim sabaha kadar ne verebilirse alırım. Hâlbuki yüklenecek beş bin sandık var. Kıyıda da denizler işliyor, kayıklar ağır iş görüyor. Bu bizim halimiz ne olacak mallarımız mahvoluyor. Kim düşünecek. Bir gün daha bekletiverseler ne olur sanki. Şimdi Trabzon'da bir tüccarım. Mevcut yüz elli balya yapağı yüklemek istiyorum. Aksiliğe bakınız ki bizden evvel müracaat eden daha dört yüz balya varmış, kaptan ben ambarlarımı yapağı ile dolduramam. Ancak iki yüz balya alırım. Her vapura taksim edin demiş. Sıra bekleyeceğiz. Parti mal bulunur mu hiç. Bunlar ne düşüncesiz ne insafsız insanlar. Hepsini alıverse ne olur sanki. Şimdi Giresun'da bir yolcuyum. Acele bir iş için İstanbul'a gitmek icap etti. Acente vapurun telgrafını gösterdi. Kamaralarda yer yokmuş. Ancak elli güverte yolcusu alabilirim diyor. Allah, Allah. İnsan bu iskele için de bir kamara ayıramaz mı? İş güç sahipleri ne yapsın. Bu işlere kim bakacak. Bundan sonra Ordu'da bir tüccar oluyorum. Bundan evvelki vapur havadan iş göremeden geçti. Gelen vapurun da gecikmesi var. İskelede dört bin parça yük var. İskelenizde dört saatten fazla kalamam. Beş yüz parça alabilirim. Fazlasını arkadaki vapura verin diye telgraf çekmiş. İnsafsız düşüncesiz adamlar. İlk gelen vapur bir gece daha durup burayı temizleyiverse ne olur sanki. Nihayet Ünye'de bir koyuncu oluyorum. Üç vapur dolu geçiyor. İdareye telgrafla müracaat edip dördüncüde yer ayırtıyorum, bin dertle. Samsun'da bir tüccar oluyorum. Vapurlarda yer ok. İdare şilep gönderecekmiş. Koca şilep on günde buradan dolacak oradan Trabzon'a gidip güvertesine koyun alacak sonra İstanbul'a dönecek yirmi gün bizim yeni mahsul fasulyeler ambarın dibinde kalacak. Malın hayrını göre. Kime anlatırsın. En sonra Kastamonu'nda bir memurum. Hükümetin verdiği harcırahla İnebolu'ya indik başımızı sokacak bir han bulduk. Birinci vapur havadan uğramadı. İkincinin yolcu alacak yeri yokmuş. Üçüncüsü de haddi istiabı dolmuş yolcu alamam diye telgraf çekmiş. Artık bu kadarı fazla. Bir sandalcıyı kandırıp çoluğu çocuğu gemiye aldım. Merdivenleri kaldırmışlar. Gürültü patırtı gemiye girdik. Kaptan artık acıdı da ikinci mevki güvertesinin bir köşesine büzülüverdik. İşte nihayet biz de sığındık. Be mübarek madem ki biz de sığacaktık, eziyetsiz alıverseniz ne olurdu sanki. Koca gemi, biz mi fazla geldik.", Bkz. [Feridun] F[uat] P[irali], "Bir hakikatin görüş ve ifadesi", *Deniz*, Sayı: 86 (Ağustos 1942), s.8-9.

[5] Kamran İşmen, "Deniz nakliyatımızda rastlanan güçlükler ve sebepleri", *Deniz*, Sayı: 92 (Şubat 1943), s.8.

olursa üç başlık altında toplanabilir. Bu başlıklardan biri savaştan kaynaklanan yani seyir güvenliğini tehdit eden sorunlar, diğeri savaştan önce de yaşanan, ancak savaşla etkisi daha da derin hissedilen altyapı yetersizliği olarak ifade edilebilecek sorunlar ve bir diğeri ise yeni gemi satın almanın neredeyse imkânsızlaştığı ve savaş yıllarında yaşanan gemi kayıpları ile tonaj azalması tehdidi altında bulunan ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel olarak ihtiyacı karşılama konusunda yetersiz kalması olarak ifade edilebilir.

Savaş tehdidi karşısında ticaret filosunun ve taşıdığı yükün savaştan zarar görmemesi için hemen savaşın başlangıcından kısa bir süre sonra bir takım önlemlere başvuruldu. 7 Eylül 1939'da yayımlanan bir kararnameyle ticaret filosunda yer alan şileplerin yabancı limanlara gitmeleri yasaklandı.[6] Ancak kısa bir süre sonra 13 Ekim 1939 tarihinde yayımlanan bir başka kararnameyle Ege ve Akdeniz havzasındaki yakın yabancı limanlara büyük ve küçük her türlü geminin sefer yapmasına izin verildi.[7] 23 Kasım 1939'daki kararnameyle ise bu alan biraz daha genişletildi ve ticaret gemilerinin Cebelitarık Boğazı'ndan çıkmamak ve Kızıldeniz'e inmemek şartıyla Akdeniz havzasındaki bütün yabancı limanlara sefer yapmalarına müsaade edildi.[8]

Kısa bir süre sonra savaşın daha da genişleyeceğinin anlaşılması üzerine savaş ekonomisi koşullarına geçiş bağlamında yapılan çok önemli bir düzenleme olan 18 Ocak 1940 tarih ve 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu gündeme geldi. Bu kanunla hükümet, iktisadi hayatın hemen her alanında olduğu gibi ulaşım alanında da olağanüstü düzenlemeler yapma imkânını elde etti. Hükümete bu imkânı veren, kanunun *"Hükümet; her türlü hususî nakil vasıtalarının seyrüseferini tanzim ve tahdid edebileceği gibi azamî nakil ücretlerini de tayin eder ve bu vasıtaların malzemelerini ve mutad ücretlerini vererek Devletçe lüzum görülen yerlerde ve hizmetlerde çalıştırabilir, lüzum ve ihtiyaç gördüğü takdirde bu vasıtaları değer pahasını vererek satın alabilir."* şeklindeki 36. maddesidir.[9] Hükümet, bu kanunun yürürlüğe girmesinden kısa bir süre sonra çıkarttığı 20 Mart 1940'da yayımlanan kararnameyle Türk bayrağı taşıyan 150 grostondan yukarı tankerler dışında kalan makineli deniz vasıtalarının yabancı limanlara sefer yapmalarını Münakalât Vekâleti'nin iznine bağladı.[10] Ancak İtalya'nın savaşa girmesiyle Akdeniz'de deniz ulaşımının daha da riskli hale gelmesi karşısında İzmir'den aşağıdaki limanlara ve bütün yabancı Akdeniz limanlarına sefer yapılması yasaklandı. Yalnızca küçük motorlu ve yelkenli teknelerin Türkiye limanları arasında sefer yapabilmeleri uygun bulundu.[11] Münakalat Vekâleti'ne verilen bu yetki, yine Milli Korunma Kanunu'nun 36. maddesine göre 6 Mart 1941'de yayımlanan kararname ile kurulan Deniz Nakliyat Komisyonu'na tanındı.[12] Buna karşın yabancı ülke limanlarına gidecek gemilerin hükümetin, daha doğrusu başbakanlığın izniyle hareket etmek zorunda olduğu anlaşılmaktadır.[13]

---

[6] "Ticaret Filomuza Mensup Şileplerin İkinci Karara Kadar Ecnebi Limanlarına Gitmek Üzere Boğazlardan Çıkmalarının Menedilmesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 4304 (7 Eylül 1939), s.12574.

[7] "Ege ve Akdeniz Havzasındaki Yakın Ecnebi Limanlarına Büyük ve Küçük Her Nevi Gemilerimizin Sefer Yapmalarına İzin Verilmesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 4335 (13 Ekim 1939), s.12718.

[8] "Alelumun Türk Ticaret Gemilerinin Cebelüttarık Boğazından Çıkmamak ve Kızıldenize İnmemek Şartile Akdeniz Havzasındaki Bilumum Ecnebi Limanlarına Sefer Yapmasına İzin Verilmesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 4366 (23 Kasım 1939), s.12862.

[9] "Millî Korunma Kanunu", *Resmi Gazete*, Sayı: 4417 (26 Kanunusani/Ocak 1940), s.13215.

[10] "Deniz Vasıtalarının (Sarnıçlı Gemiler Hariç) Ecnebi Limanlarına Yapacakları Seferlerin Münakalât Vekilliğinin Müsaadesile Yapılmasına Dair Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 4463 (20 Mart 1940), s.13518. Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.386. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.260-261. Bir geminin açık alanlarının toplam kapasiteden çıkarılması yoluyla hesaplanır. Yani geminin ana güverte altındaki dip ambar, gladura, daimi kapalı bölümler, yük ve erzak bölümleri, yolcu ve mürettebat bölmeleri, ambar ağzı yüksekliklerini kapsayan tüm yerlerin hacmi grostonaj olarak belirlenir.

[11] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 22.08.1940, Yer No: 169.173..7.

[12] "Armatörlerin Gemilerile Nakledilecek Alelûmum Eşya ve Malzeme Hakkında Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 4751 (6 Mart 1941), s.577-578. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.202. "Şilepler bir elden idare edilecek, *Cumhuriyet* gazetesi, Sayı: 5931 (13 Şubat 1941), s.2.

[13] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 15.04.1941, Yer No: 169.173..32. Cumhuriyet Arşivi'nde Türk bandıralı gemilerin yabancı limanlara sefer yapmasına dair başbakanlığın iznini içeren belgelere rastlanmaktadır. Çankaya ve Antares tankerlerinin petrol getirmek için Köstence'ye gitmesine izin verilmesine; Köstence'ye pik demir götürüp Zonguldak'a maden direği getirmek için Firuzan gemisine izin verilmesine; Mersin'den Hayfa'ya kereste götürmek için Ceylan-ı bahri ve Hantal motorlarına izin verilmesine; İstanbul'dan Varna ve Köstence'ye darı götürmek için Dicle motoruna izin verilmesine; Burgaz üzerinden

Gemilerin seyrine dair düzenleme ve kısıtlamaların yanı sıra aynı dönemde gemi adamlarının yabancı bandıralı gemilerde çalışmalarına dair de kısıtlamalar getirildi. 25 Aralık 1941 tarihli toplantısında hükümet, gemi adamlarının gerek savaşan gerekse tarafsız ülke bayraklarını taşıyan gemilerde çalışabilmeleri için hükümetin iznini almak zorunda oldukları kararını aldı.[14]

2.1.2. Gece seyri yasağı ve kıyıya paralel seyir uygulaması

İkinci Dünya Savaşı sırasında Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz savaş bölgesi haline geldi. Zaman zaman savaşan taraflardan birine ait gemiler veya uçaklar diğerlerine ait gemiler veya uçaklardan kaçmak için Türkiye'nin hava sahasına veya karasularına girmekte, uçaklar zorunlu iniş yapmakta, gemiler örneğin oldukça korunaklı olan Ege'nin koylarını gizlenmek için seçmekte ve bu eylemler zaman zaman tarafların sığınma veya iltica talebinde bulunmalarına kadar ulaşabilmekteydi.[15] Bazı gemilerin gerçekte Türk bandıralı olmamalarına karşın sahte Türk bayrağı ve isimlerle seyrettikleri duyumları da alınmaktaydı.[16] Türk bandıralı gemiler, bandırası veya kimliği meçhul gemi veya uçakların tacizine de uğramaktaydı.[17] Bu yüzden yaralanan, hatta batan gemiler de oldu. Bunlar arasında en bilindik olanı Refah Şilebi'nin batışıdır. Donanmaya ait denizaltıları teslim almak üzere Mısır üzerinden İngiltere'ye gidecek subayları 23 Haziran 1941'de Mersin'den alan Refah, hareketinden yaklaşık beş saat sonra bir İtalyan denizaltısı tarafından torpillenerek batırıldı ve 167 kişi hayatını kaybetti.[18]

Gemiler için torpil veya top atışı dışında bir diğer tehdit unsuru denizlerde başıboş gezinen mayınlardı. Mayınlar Türkiye karasularına dökülmemiş olsalar da, akıntıyla karasularına girmekte ve tarafsız bir ülke olan Türkiye'nin bayrağını taşıyan gemilerin batma tehlikesi yaşamalarına neden olmaktaydı.

Bu tehlikelere karşı çeşitli önlemlere başvuruldu. Bunlardan birisi, karanlıkta mayınların görülmesinin mümkün olmadığı düşünülerek gemilerin gece yol almasının yasaklanmasıydı. Bu uygulamaya savaşın ilk yıllarından itibaren zaman zaman başvuruldu.[19]

İtalya'ya gönderilecek balıkları Burgaz'a götürmek üzere Deliktaş motoruna izin verilmesine dair Başvekâlet'in iznini içeren yazılar örnek olarak verilebilir. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 21.04.1941, Yer No: 169.173..35. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 15.05.1941, Yer No: 169.174..7. Gemilerin yabancı limanlara gitmelerine dair bu izin örneklerinin yanı sıra, daha önce seyahatine karar verilmiş olan gemilerin, beliren tehlikeler karşısında seyahatlerinin iptal edildiğine de rastlanılır. Örneğin 1943'te buğday getirmek için ABD'ye gönderilmesi düşünülen Krom şilebinin seyahati, savaşın neden olduğu tehlikelerden dolayı Türkiye'den Akdeniz ve Atlas Okyanus'unu aşarak ABD'ye ulaşmasının çok riskli olması nedeniyle Başvekâlet'in 16 Şubat 1943 tarihli yazısıyla iptal edildi. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 17.02.1943, Yer No: 169.177..17.

[14] *BCA*, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 25.12.1941, Yer No: 97.109..16. 25 Eylül 1942'de ise bu iznin muhatabının hükümet değil Münakalat Vekaleti olduğu kararına varılır. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 25.09.1942, Yer No: 100.87..10. 28 Mart 1946 tarihli toplantısında ise hükümet bu kararı kaldırır. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 28.03.1946,Yer No: 110.24..16.

[15] Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.283-287, 305-307.

[16] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0,Tarih: 28.08.1941, Yer No: 62.416..15. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 01.09.1941, Yer No: 169.175..18.

[17] Arşivde bu tür olaylarla ilgili belgelere rastlanmaktadır. Örneğin İskenderun'a iltica eden Fransız donanmasına ait gemilerden bir bölümü Denizyolları İşletmesine ait *Sus* gemisinin refakatinde Marmara denizine doğru seyrederken Fethiye civarında Türk karasularında bulundukları bir sırada İtalyan savaş uçaklarının tacizine uğradılar. Bu gelişme üzerine İtalyan Büyükelçiliği'nden benzer davranışların önlenmesi rica edilir. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 08.10.1941,Yer No: 62.416..18. Taciz olaylarına bir diğer örnek ise 27 Ekim 1944'de yaşandı. Kimliği meçhul bir savaş gemisi ve uçak ana gemisi Dikili istikametinde Türk karasularında seyretmekte olan *Tırhan* vapuruna *"rampa"* etti yani bordasını vererek yanaştı. Etrafında dolaşarak tacizde bulundu. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 31.10.1943, Yer No: 64.428..19.

18 Refah şilebi faciası için bkz. Osman Öndeş, *Refah Faciası*, İstanbul, Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2014. Rahmi Akbaş, *İkinci Dünya Savaşı'nda Batırılan Bir Türk Gemisi Refah Şilebi*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, 2014.

[19] "Vapur seferleri: Karadeniz ve Ege denizinde postaların gündüzleri yapılmasına başlanıyor", *Cumhuriyet* gazetesi, Sayı: 6083 (17 Temmuz 1941), s.2. "Karadeniz vapur postaları geceleri de gidecek", *Cumhuriyet* gazetesi, Sayı: 6158 (6 Ekim 1941), s.2. Örneğin 6 Eylül 1944 tarihli bir yazıdan Karadeniz'de Boğaz çıkışı ile Samsun arasında ve Ege Denizi'nde İzmir ile Kaş arasındaki bölgede gece seyri yasağının sürdüğü öğrenilmektedir. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 30.09.1944, Yer No: 169.177.. 28. Bu uygulamaya *"mecbur kalınmadıkça"* uyulduğu dönemin Münakalat Vekili Ali Fuat Cebesoy'un 15 Kasım 1944 tarihli yazısından anlaşılmaktadır. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 15.11.1944, Yer No: 169.177. .31. Bu konu hakkında daha önce yayınlanmış bir çalışma için bkz. Murat Koraltürk, "II. Dünya Savaşı'nın Denizlerde Neden

Münakalat Vekili Ali Fuat Cebesoy'un "serseri" olarak nitelediği bu mayınların imhası için, yine Cebesoy'un açıklamasından anlaşıldığı üzere Münakalat Vekâleti çaba sarf etmekteydi.[20] Bu bağlamda Seyyar Mayın İmha Ekipleri adı verilen birimler oluşturuldu.[21] Gemilerin ve gemi adamlarının savaş tehlikelerine karşı sigorta ettirilmesi uygulamasına başvuruldu.[22] Gece seyri yasağı mayın tehdidinin azalmasına paralel esnetildi. Zaten Cebesoy'un yazısında da *"mecbur kalınmadıkça gece seyri yapılmayacağı"* ifadesi yer almaktadır.[23] Bu yasağın bütün deniz taşıtlarını, dolayısıyla bir kaza halinde müdahalede bulunacak kurtarma gemilerini de kapsaması yüzünden, kurtarma gemilerinin müdahale için sabahı beklemesinin sakıncalarını ortadan kaldırmak amacıyla kurtarma gemilerinin yasak kapsamı dışına çıkarılması talep edildi.[24] Hayati öneme sahip olmakla birlikte gece seyri yasağının zaten ihtiyacı karşılamakta zorlanan deniz ulaşımının daha da dar boğaza girmesine neden olduğu görüldü. Bu durumla ilgili olarak dönemin en yetkili ismi olan Cebesoy *"seyrüseferin, yalnızca gündüze hasredilmesi, seyir randımanından günde kışın 10-12 ve yazın 7-8 saat kaybettirmekte ve bu yüzden 11 günde yapılması gereken Trabzon hattı tam seferi 17 güne çıkmış bulunmakta"* açıklamasını yapar.[25] Gece seyri yasağı bu yasak nedeniyle günbatımından önce gecelemek amacıyla güvenli bir limana doğru yol alan gemilerin buralara varmak için kısa bir süre de olsa gece yol almaları zorunluluğuyla delinmekte veya güvenli olmayan bir limanda geceleyen gemilerin kötü hava koşullarında buralardan ayrılmak zorunda kalmalarıyla ihlal edilmekteydi.[26]

Bu tehlikelere karşı başvurulan bir diğer önlem ise gemilerin karasularından çıkmadan, yani kıyıya oldukça yakın seyretmesiydi. Ancak Ege Denizi gibi oldukça girintili çıkıntılı kıyılara sahip bir denizde kıyıya paralel seyretmenin zaman ve yakıt tüketimini artırdığı anlaşıldı. Bu uygulamanın neden olduğu sorunu Cebesoy, 27 Mayıs 1944'te TBMM'de *"Gemilerimiz gece hareket etmemek zaruretinde olduğu ve aynı zamanda kıyılarımızdan gitmek mecburiyetinde oldukları için ve sahillerimizin ne kadar girintili ve çıkıntılı bulunduğu malûmu âliniz olduğu için bu suretle denizde gidip gelme zorlaşmış ve uzamıştır. Gemilerimiz normal zamanlarda olduğu kadar fazla devir yapamamışlardır. Bir taraftan da yolcu adedi çoğaldığından bu izdihamın önü alınamamıştır. Bununla beraber geçen senelere nispeten hayli fark göstermiştir. Bir de motörlerle normal zamanlarda seyahat eden halk mazot yokluğundan dolayı daha çok posta vapurlarına koştukları için izdiham bundan da hâsıl olmuştur"* şeklinde açıklar.[27]

Düzenli başvurulan bir önlem olmasa da gemilerin gündüz yol alıp geceleri demirledikleri limanlarda sabahın olmasını beklemeleri uygulamasına karşın savaş kaynaklı tehlikelerle yüz yüze geldikleri, hatta *Krom* şilebi örneğinde olduğu gibi battığı da bilinir. 29-30 Mart 1944 gecesi Fethiye'de demirlemiş olan *Krom* şilebi gün ışıdıktan sonra yola çıktı. Ancak saat 10'da kimliği belirlenemeyen bir denizaltıdan atılan torpille battı.[28] Bu önlemlerle birlikte her gemide birinci derecede sorumluluğa sahip olan kaptanların meslekleriniin bir gereği olan denizde her an, her türlü tehlikeye karşı dikkatli ve hazırda olmaları hallerini artırdıkları Münakalat Vekili Fahri Engin'in 27 Mayıs 1942'de TBMM'de vekâlet bütçesi görüşülürken konuyla ilgili olarak sarf ettiği *"Gemilerimizin birinci süvarileri kaptan köprüsünden ayrılmayarak vazifelerinde azami dikkati gösteriyorlar ve vapur seferlerinin intizamını*

Olduğu Sorun: Mayın ve Torpil Tehlikesi", *Toplumsal Tarih*, Sayı: 253 (Ocak 2015), s.77-83.

[20] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre: VII, Cilt: 10, 27.05.1944, s.353.

[21] Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.253-254.

[22] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 30.03.1943, Yer No: 170.183.. 9.

[23] BCA, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 15.11.1944,Yer No: 169.177.. 31.

[24] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0. Tarih: 07.05.1946, Yer No: 169.177..44.

[25] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 31.08.1945,Yer No: 169. 177..40.

[26] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 30.03.1943, Yer No: 170.183.. 9. Bu hususu Cebesoy "Vapurların gece yollarına devam etmemeleri keyfiyeti hayretimi mucip oldu. Tetkik ettim baktım ki bu hususta verilen emir tamamen nazari kalmaktadır. Çünkü İstanbul'dan İnebolu'ya veya Zonguldak'a hareket eden bir gemi sabah erken çıkıyor, yola başlıyor, fırtınaya tutulunca üç mil sahile yakın kalamıyor, açığa açılıyor ve mecburen gece hareket halinde kalıyor"sözleriyle ifade eder. Bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclis Zabıt Ceridesi*, Devre: VII, Cilt: 7, 14.05.1943, s.85. Cebesoy'un aynı konuşmasından çoğu geminin gece seyrinde gerekli olan projektörlere sahip olmadığı, bunların teminine çalışıldığı da anlaşılır.

[27] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre: VII, Cilt: 10, 27.05.1944, s.351.

[28] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre: VII, Cilt: 8, 31.03.1944, s.99.

Necat vapuru, 1932

muhafaza ediyorlar" ifadesinden anlaşılmaktadır.[29] Bu önlemlere karşın ticaret filosunun savaş içindeki kaybı 54.208 grostonu bulduğu söylenir.[30] Bir başka kaynağa dayanarak yapılan bir hesaplamaya göre ise savaş kayıpları 28.298 grostondur.[31] (bkz. Tablo 1) Her halükarda savaşmayan bir ülke olan Türkiye'nin savaş yüzünden gemi sayısını ve tonajını ihtiyacına paralel artıramazken yaşadığı bu gemi kayıplarının deniz taşımacılığına yönelik önemli bir tehdit olduğunu söylemek gerekir.

Bu arada mayın tehlikesinin savaştan sonra da sürdüğü görülür. Milli Savunma Bakanlığı'ndan Başbakanlığa yazılan bir yazıda bu tehlikenin boyutu *"Akdeniz ve Karadeniz'e dökülen mayınların adedinin hesap edilemeyecek kadar çok olduğu... harbin bitiminden sonra da... kıyılarımızda ve gemilerimizin seyrüsefer hatları üzerinde mayınlara daha uzun bir zaman tesadüf edileceği..."* ifadesiyle dile getirilir. Hatta bu tehlikeye karşı donanmanın mayın tarama filosu İngiltere'den gemi satın alınarak takviye edilmeye çalışılır.[32]

2.2. Liman vs. gibi altyapı yetersizliği

1920'lerin ortalarından itibaren deniz ulaşımı altyapısı, hükümetlerin önem verip ele aldıkları bir konu haline geldi. Bu bağlamda Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren bu altyapının bir yandan millileştirilmesine, diğer yandan ise geliştirilmesine yönelik adımların atıldığına tanık olunur.[33] 1923'te Tahlisiye

[29] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Devre: VI, Cilt: 25, 27.05.1942, s.346.

[30] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s.386.

[31] Ek Tablo 1, www.wrecksite.eu internet adresinde yer alan verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır. Buna göre İkinci Dünya Savaşı yıllarında toplam 25 parça Türk bandıralı gemi batmıştır. Bunların toplam tonajı 28.298 grostondur. 25 geminin 19'u başta denizaltı saldırısı olmak üzere savaş nedeniyle, 4'ü kötü hava koşullarından dolayı 1'i ise bağlı bulunduğu yerde alabora olmasından dolayı batmıştır. 25 geminin 18'i Karadeniz'de, 3'ü Marmara Denizi'nde, 2'si Ege'de ve diğer ikisi ise Akdeniz'de batmıştır. Bu kayıpların yıllara göre dağılımına gelince en çok kayıp 9 gemiyle 1942 yılıdır. Bu yılı 6 gemiyle 1943, 5 gemiyle 1942, 4 gemiyle 1944 ve 1 gemiyle 1939 yılı izlemektedir.

[32] *BCA,* Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 26.11.1945,Yer No: 62.417..39.

[33] Cumhuriyet'in ilk yıllarından İkinci Dünya Savaşı'na kadar denizyolu ulaşımı alanında kaydedilen gelişmeler için bkz. Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960),* Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013, s.383-458. 1938-1945 döne-

İdaresi yeniden devlet tarafından idare edilmeye başlandı.[34] 1924'te kılavuzluk hizmetleri Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verildi.[35] Limanlar üzerinde devletin yükümlülük ve yetkilerini belirleyen 14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu çıkartıldı.[36] Ardından ülkenin en önemli limanlarının başında gelen İstanbul, Mersin, İzmir ve Trabzon Limanları, kurulan yerli sermayeli şirketlerce işletilmeye başlandı.[37] 1934'te İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi,[38] 1938'de ise Fenerler İdaresi millileştirildi.[39] Aynı yıl Denizbank'a bağlı Türk Gemi Kurtarma Müessesesi kuruldu.[40]

Savaşla birlikte limanların altyapısının elden geçirilmesine, buralardaki aksaklıkların giderilmesine çalışıldı. Başka bir deyişle limanlarda dalga kıranların olmamasından, yükleme-boşaltma araçlarının yetersizliğine kadar birçok unsurun mevcut taşıma kapasitesinden verimli bir şekilde yararlanmayı engellediği düşünülerek, bunların giderilmesi üzerinde duruldu.[41] Hava saldırısı karşısında karartma yapılarak geceleri limanlarda yükleme-boşaltma yapılabilmesi için gerekli teknik düzenlemelerin yapılması da gündeme geldi.[42]

Savaş nedeniyle Trakya'da üstlenen askeri birliklerin lojistik ihtiyaçları doğrultusunda Marmara Denizi'nde yeni iskeleler inşa edildi. 1939 yılında Trakya kıyılarında dört iskele Silivri, Marmara Ereğlisi, Şarköy ve Gelibolu'da inşa edilirken güney kıyılarında ise Bandırma, Erdek, Karabiga ve Lapseki'de iskeleler inşa edildi. 1939'un sonlarında Maltepe (İstanbul), Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Tekirdağ ve Çanakkale iskelelerinin inşasına başlandı. Bunları Kilya'da inşa edilen iskele izledi. Temmuz 1940'da İstanbul'da yolcu salonu hizmete girdi. Yeni iskele ihtiyacı bunlarla sınırlı değildi. Savaş nedeniyle Ege Denizi'nin fiilen deniz trafiğine kapanması, İstanbul ve İzmir Limanları'nın bir anlamda devre dışı kalması, İngiliz askeri malzemesinin Mısır'dan deniz yoluyla Mersin ve İskenderun Limanları'na aktarılması, bu limanların önemini artırdı ve buna bağlı olarak bu limanların altyapısı elden geçirildi. Bu bağlamda İskenderun Limanı'na 240 metre uzunluğunda yeni bir rıhtım yapıldı. 10-15 bin tonluk gemilerin yanaşabilecekleri bir iskelenin inşasına başlandı. Mersin Limanı'nda ise betonarme iskelenin inşası tamamlandı. Bölgede iki yeni iskele inşa edildi. Bu iskelelerden biri Susanoğlu (Silifke) diğeri Taşucu İskelesi'dir. Liman altyapısı konusunda savaş yıllarında Karadeniz kıyılarında yaşanan en önemli gelişme 1942 yazında Ereğli Limanı'nın batıklardan temizlenmesi oldu. Savaşın sonuna doğru 1945'te ve savaştan sonra 1946'da yine Ereğli Limanı, Trabzon, İnebolu ve Amasra Limanları'na dair projeler gündeme geldi.[43]

Savaş nedeniyle İstanbul ve İzmir limanlarının uluslararası ticaretin dışında kalması yüzünden Türkiye'nin dış dünya ile teması denizyolundan Mersin ve İskenderun limanları üzerinden sağlanmaya başlandı. Savaş yıllarında deniz ulaşımının daha da önem kazanmasının yegâne nedeni bu değildir. Deniz ulaşımına önem verilmesinin bir başka nedeni demiryolunun yükünü hafifletmeye çalışmaktır. Ali Fuat Cebesoy bu hususu *"Münakalât Vekâleti'nin bilhassa deniz nakliyatına ehemmiyet vermesinin en büyük sebeplerinden biri Devlet Demiryollarının sıkletini, yükünü azaltmağı düşünmesindendir. Malumu alinizdir ki, yaz kış senenin 12 ayında durmadan işleyen Devlet Demiryollarının, bütçesi mevzuu bahis olduğu zaman, iş hacminin ne kadar geniş olduğunu arz ederim. Eğer ona denizden yardım etmeyecek olursak o, memleketin ihtiyacını kâfi derecede temin edemeyeceği gibi, yüksek bir ağırlık altında da ezilecek ve nihayet ileride kendisinden beklenen vazifeyi ifa edemeyecek bir hale gelecektir. İşte buna*

mindeki gelişmeler için ise bkz. *A.e.*, s.458-480.

[34] Eser Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s.426.

[35] *A.e.*, s.430-431.

[36] "Limanlar Kanunu", *Resmi Ceride*, Sayı: 95 (20 Nisan 1341(1925), s.101-103.

[37] Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, s.253-254, 359. Ayrıca İstanbul Liman Şirketi için bkz. Fatma Yalçın, *Erken Cumhuriyet Döneminde Milli İktisat Politikası ve Bir Örnek Girişim: İstanbul Liman Şirketi*, İstanbul, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı'nda Hazırlanmış Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009. Liman inhisarları için bkz. Sinan Demirbilek, "Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt: XII, Sayı: 24 (2012), s.214-217.

[38] Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, s.366.

[39] *A.e.*, s.402.

[40] *A.e.*, s.416.

[41] Raif Tunç Kalyoncu, "Yük vapuru tonajının idareli kullanılması hakkında düşünceler", *Deniz*, Sayı: 96 (Haziran 1943), s.5 vd.

[42] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 29.08.1944, Yer No: 152.78..25. *BCA*, Fon Kodu: 30.. 10.0.0, Tarih: 13.10.1944, Yer No: 169.177..29.

[43] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.380-383. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.233-234.

yardım için deniz nakliyatı üzerinde çok çalışmağa mecburuz" sözleriyle ifade eder.[44]

2.3. Ticaret filosunun niceliksel ve niteliksel yetersizliği

2.3.1. Savaştan önce filoyu büyütme çabaları

Birinci Dünya Savaşı'na girmeden hemen önce dünya ticaret filosunda önemli yere sahip olan ülkelerin tonajlarına bakıldığında, İngiltere'nin 18.877.000, Almanya'nın 5.098.000, Norveç'in 1.923.000, Fransa'nın 1.918.000, ABD'nin 1.837.000, Japonya'nın 1.642.000, Hollanda'nın 1.471.000, İtalya'nın 1.428.000, İsveç'in 992.000, İspanya'nın 883.000 ve Yunanistan'ın 830.000 grostonluk paya sahip olduğu görülür. Aynı tarihte Türkiye 110.000 grostonluk bir ticaret filosuna sahiptir. Savaşta bu tonajın yarısından fazlası yitirildi. 1918 yılı itibariyle ticaret filosunun 50.000 groston olduğu tahmin edilmektedir.[45] 1923'ten itibaren ticaret filosu görece büyümeye başladı. (bkz. Şekil 7) Ancak bu büyümenin gemi sayısından çok, tonajda olduğu bilinmektedir.[46]

İkinci Dünya Savaşı yıllarının da içerecek şekilde erken Cumhuriyet döneminde deniz ticaret filosunun durumunu değerlendirmek için yapılacak bir analizde Kabotaj uygulamasının ve devletin kişi ve şirketlerin gemi sahibi olmalarına dair teşvik ve önlemlerini göz önüne almak gerekir. 19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu'yla Türkiye limanları arasında denizyolundan yük ve yolcu taşımacılığı Türk bayraklı gemilerle sınırlandırıldı.[47] Kanun, kabotaj dahilinde faaliyet gösteren veya göstermek isteyen yerli girişimcileri yabancıların rekabetinden korumak anlamına da gelir. Bu açıdan Kabotaj Kanunu'na bakılacak olursa daha çok yerli girişimcinin ve sermayenin bu sektöre yönelmesi beklenirdi. Ancak gelişmelerin hiç de bu yönde olmadığını ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel gelişimine ait rakamlar ortaya koymaktadır. Bu yönüyle Kabotaj Kanunu'nun iktisadi gerçeklerden hareketten çok, hem dönem itibariyle egemen olan milliyetçi-politik bir çıkış hem de bu kaynaktan beslenen yerli girişimciyi destekleme ve var etme çabasının yani milli iktisat anlayışının ürünü olduğu söylenebilir. Yabancıları dışlayan bir yaklaşımdan çok onların faaliyetlerini denetim altına alarak sürdürmelerini sağlayacak bir düzenlemenin, sermaye yetersizliği gibi dönemin somut ve çok önemli iktisadi gerçekliğiyle bağdaşır bir tutum olacağı düşünülebilir.

Diğer adıma yani ticaret filosunu geliştirmek için yerli girişimcilerin desteklenmesine gelince, bu konu henüz Kabotaj Kanunu dahi yürürlüğe girmeden önce gündeme geldi. Bu bağlamda 20 Şubat 1924 tarih ve 418 sayılı kanunla beş yıl içinde ithal edilecek buharlı gemiler gümrük vergisinden muaf tutuldular.[48]

---

[44] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Devre: VII, Cilt: 7, 14.05.1943, s.85.

[45] 1913'te toplam tonajı 69.069 net ton olan ticaret filosunun Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı'nda önemli oranda kayba uğradığı ve 1922'de 16.582 net tonu ancak bulduğu bilinmektedir. Ticaret filosunun bu kaybı ancak 1920'lerin sonuna doğru giderildi ve toplam tonaj 1913'teki seviyesini 1928'de aştı. Bkz. Ahmet Hamdi [Başar], "Türkiye Ticaret-i Bahriyesi", *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası,* Sene:39, Sayı: 1 (Teşrin-i sani 1339/Kasım 1923), s.21. Şevket Süreyya [Aydemir], *Cihan İktisadiyatında Türkiye,* Ankara, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, 1931, s.146. Net tonun tanımına gelince bir geminin grostonajından, yaşama ve seyir yerleri, portuç, safra ve tatlı su tankları, tankerlerde pompa dairesi, donki ve kazan daireleri, yürütücü yerler ve yelken mağazası gibi hacimler çıkarıldıktan sonra elde edilen tonaj değeri, yani gemiye kazanç sağlamakta kullanılan kapalı yerlerin hacmidir.

[46] *T.C. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Cumhuriyet'in Onuncu Yıl Dönümü Fevkalade Nüshası,* İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, s.165.

[47] "Türkiye Sahillerinde Nakliyât-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dâhilinde İcrâ-yı San'at ve Ticâret Hakkında Kânûn", *Resmi Ceride,* Sayı: 359 (29 Nisan 1926), s.1311. Kabotaj meselesi için bkz. Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj "Haklar, Kazanımlar, Bayramlar"*, İzmir, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayını, 2009. Arzu Varlı, "Milli iktisat politikalarında süreklilik: Kabotaj meselesi", *İskeleye Yanaşan... Denizler, Gemiler, Denizciler...*, Der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.349-367. Çağlar Keyder, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929),* İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993, s.120-121. Murat Koraltürk, "Hisar Vapuru Faciası ve Kabotajı Yeniden Düşünmek", *Toplumsal Tarih,* Sayı: 260 (Ağustos 2015), s.32-39.

[48] "Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun", *Resmi Ceride,* Sayı: 62 (5 Mart 1340/1924), s.2. Bu kanunun ikinci maddesinde yer alan *"Kabotaj hakkından istifade maksadıyla muvazaalı olarak millî bayrak altına girmiş olduğu bilmuhakeme tahakkuk eden sefain Hükümet tarafından müsadere edilir."* ve üçüncü maddesinde yer alan *"Hükümet vaziyetleri şüpheli görülen sefaini kabotaj hakkından mahrum eder."* ifadeleri ise *"gayri milli"* unsurların sektörde faaliyet göstermek istemelerine karşı bir gözdağı vermek olarak da nitelendirilebilir. 8 Haziran 1930 tarih ve 1699 sayılı kanun ile bu süre 1935 yılı sonuna kadar uzatıldı. Bkz. "Buharlı Sefinelerin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", *Resmi Gazete,*

Ancak bütün bu önlem ve teşviklere karşın ticaret filosunun umulan niteliksel ve niceliksel sıçramayı yaptığı söylenemez. Ticaret filosunun önemli bir bölümünün yaşlı gemilerden oluştuğu görülmektedir. Kuşkusuz bunda hem sermaye birikimimin yetersizliği hem de kabotaj uygulamasının istenmeyen etkileri rol oynadı. Kabotaj Kanunu ile yabancıların rekabetinden korunan ortamda mevcut talebi karşılamada filonun yetersiz kalması, var olan şirket ve gemi sahiplerinin büyük karlar elde etmelerine neden olurken, bu durum eski ve bakımsız gemileri satın alıp faaliyet göstermek isteyenlerin de iştahını kabarttı.[49] Tam da bu noktada hükümetin 22 Ağustos 1933 tarih ve 14840 sayılı kararnamesiyle kabul edilen Türk Bayrağı Altına Girecek Vapurlar Hakkında Nizamname'yle yurtdışından satın alınacak gemilere getirilen 15 yaş sınırı düzenlemesinin, 27 Şubat 1934 tarihli hükümet kararnamesiyle yatırımcılara daha yaşlı gemileri satın almak şansını verecek şekilde değişikliğe uğraması anlamlı bir gelişmedir. Ancak 1937'de, bu düzenleme kapsamında iki yıl içinde satın alınacak şileplerin 22 yaşını geçmemiş olmaları şartı getirildi. Bu düzenlemelerin genç gemi satın alacak sermayeye sahip olmayan yatırımcıların daha yaşlı, dolayısıyla ucuz gemi satın almalarının önündeki engellerin kaldırılması anlamına geldiği söylenebilir.[50]

2.3.2. Savaş yıllarında filoyu büyütme çabaları

1930'ların ikinci yarısına gelindiğinde bir yanda filoya yeni katılan gemilerin varlığı diğer yanda ise işe yaramaz hale gelmiş gemilerin kadro dışı bırakılması sonucu filoda var olan gemilerin önemli bir bölümünün 1923 ve izleyen yıllarda filoya katılan gemilerden

Sayı: 1522 (17 Haziran 1930), s.9104. 12 Haziran 1936 tarih ve 3044 sayılı kanun ile bu süre 1940 yılı sonuna kadar uzatıldı ve muafiyet kapsamına yurt içinde gemi inşa etmek için gereken malzeme de girdi. Bkz. "Devlet Müesseselerile Türkler veya Türk Sermayesile Müteşekkil Şirketler Tarafından Satın Alınan Buharlı Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri İçin Getirtilecek Eşyanın Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", *Resmi Gazete,* Sayı: 3335 (20 Haziran 1936), s.6681. 21 Mart 1938 tarih ve 3339 sayılı kanun ile buharlı gemilerin yanı sıra motorlu gemiler de 1940 yılı sonuna kadar muafiyet kapsamına alındı. Bkz. "Hariçten Satın Alınan Buharlı ve Motorlu Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri için Getirilecek Eşyanın Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", *Resmi Gazete,* Sayı: 3867 (28 Mart 1938), s.9548. Bu süre 2 Temmuz 1941 tarih ve 4084 sayılı kanunla 1945 yılı, 17 Mayıs 1946 tarih ve 4890 sayılı kanunla 1950 yılı, 8 Ağustos 1951 tarih ve 5833 sayılı kanunla 1955 yılı sonuna kadar uzatıldı. 19 Nisan 1957 tarih ve 6952 sayılı kanunla ise yüzer havuzlar da muafiyet kapsamına alındı. Bkz. "Hariçten Satın Alınan Buharlı ve Motorlu Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri İçin Getirtilecek Eşyanın Gümrük Resminden İstisnasına Dair Olan 3339 Sayılı Kanun Hükümlerinin Uzatılması Hakkında Kanun", *Resmi Gazete,* Sayı: 4856 (10 Temmuz 1941), s.1312. "3339 Sayılı Kanunun Yürürlük Süresinin Uzatılmasına Dair Kanun", *Resmi Gazete,* Sayı: 6315 (24 Mayıs 1946), s.10625. "Hariçten Satın Alınan Buharlı ve Motorlu Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri İçin Getirilecek Eşyanın Gümrük Resminde İstisnası Hakkındaki 3339 Sayılı Kanunun Yürürlük Süresinin Uzatılmasına Dair Kanun", *Resmi Gazete,* Sayı: 7883 (13 Ağustos 1951), s.1787. "Hariçten Satın Alınan Buharlı ve Motorlu Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri İçin Getirilecek Eşyanın Gümrük Resminden İstisnası Hakkındaki 3339 Sayılı Kanunun Birinci Maddesine Bir Fıkra İlâvesi Hakkında Kanun", *Resmi Gazete,* Sayı: 9595 (26 Nisan 1957), s.16949.

[49] Walker D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934,* Cilt: 4, Ankara, Köy Öğretmeni Matbaası, 1936, s.322.1930'ların ortasında bir geminin genç veya yaşlı olmasının avantaj ve dezavantajları şöyle sıralanır: *"Yeni gemi, sermayesi büyük ve kârı az ise de emniyetli, devamlı ve muntazam kar getirir. Yeni gemi kazandığını tamamen armatörüne verir. Yeni gemi ihracatçılara az sigorta parası verdirir. Bundan maksat tüccarın yükleyeceği hamulenin sigorta şeraitidir. Eski gemilerde bu farkı hesaba koyarak navlun mukavelesine ekstra sigortanın kime ait olacağı derc edilir. Yeni gemi uzun seferlerde arıza çıkarmaz. Verilen programı muhafaza eder. Yeni gemi dört senede bir tamire ihtiyaç gösterir. Yeni gemi, ekonomiktir. Sürati sayesinde fazla iş devreder. Eski gemi kazandığı paranın bir kısmını sigorta farkına, diğer bir kısmını da havuz ve tamirciye verip dört senede bir tamir yerine her sene bir ay tamir ister. Armatörün hesap ederek kazanacağı miktarı her an tehlikeli bir vaziyette bulundurur veya ziyan ettirir. Yeni gemi uzun seferlerde karlıdır. Eski gemi kısa seferlerde ve tahmil ve tahliye günleri çok istenen seferlerde karlıdır. Çünkü gemiden ardiye gibi istifade ederler.",* Kamil Öngüt, "Şilepçilik", *Deniz,* Sayı: 22 (Nisan 1937), s.3.

[50] "Türk Bayrağı Altına Girecek Vapurlar Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 2497 (7 Eylül 1933), s.3057-3058. "Türk Bayrağı Altına Girecek Gemilerin Evsafını Tayin Eden Nizamnamenin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 2647 (7 Mart 1934), s.3505-3506. "Türk Bayrağı Altına Girecek Vapurlar Hakkındaki 22 Ağustos 1933 Tarihli Nizamnamenin 4 üncü Maddesinin 2 Numaralı Fıkrasını Değiştiren Nizamname", *Resmi Gazete,* Sayı: 3760 (16 Teşrinisani/Kasım 1937), s.8968. "Türk Bayrağı Altına Girecek Vapurlar Hakkında Nizamname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4419 (29 Kanunusani/Ocak 1940), s.13234. "Türk Bayrağı Altına Girecek Vapurlar Hakkındaki 15/1/1940 Tarihli ve 2/12688 Numaralı Kararname ile Kabul Edilen Nizamnameye Bir Fıkra Eklenmesine Dair Nizamname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4755 (11 Mart 1941), s.597.

oluştuğu anlaşılmaktadır.[51] Bununla birlikte örneğin 1933 yılı itibariyle bakıldığında filonun tonaj olarak küçük, görece yaşlı gemilerden oluştuğu görülmektedir. Filo içinde birer gemiye sahip kişi ve şirketler dikkat çekici orandadır. (bkz. Şekil 8-9-10-11)

Teknik özellikleri açısından da filoya bakıldığında örneğin 1929 yılında 111 yolcu ve yük gemisinin 2'si ahşap geri kalanının metal olduğu görülür. 22 motorlu gemisin 11'i ahşaptır.[52] 1935 yılında 273 yük ve yolcu gemisinin 194'ü buharlı, 50'si motorlu ve 29'u yelkenlidir. 273 geminin ancak 59'unda telsiz bulunmaktadır.[53]

Filodaki gemilerin çoğu bakım ve onarıma muhtaçtır. Bu bağlamda dönem itibariyle ticaret filosunun en büyük bölümüne sahip olan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü'nün kendi filosuna dair yaptığı değerlendirme ticaret filosunun geneline de dair kanaat sahibi olmaya elverir niteliktedir. Bu değerlendirmeye göre filodaki gemilerin bir kısmı ihtiyaca uygun değildir. Gemilerin işletme maliyetleri yüksektir. Yine gemilerin tekne ve makine durumları daha uzun süre güvenle kullanmaya elverişli değildir.[54]

Ticaret filosu tonaj olarak küçük parçalardan oluşmaktadır. Bu durum, filoyu ekonominin yanı sıra ülke savunması için kullanılmasında da elverişsiz kılmaktadır. Çünkü bir askeri harekâtta ticaret filosu ile yalnızca askerler değil, at ve katır gibi hayvanlar, mühimmat ve diğer ağırlıkların da nakledilmesi söz konusu olabilir. Hatta İkinci Dünya Savaşı başlamadan dört yıl önce bu bağlamda yapılan bir değerlendirmeye göre kısa seferlerde her bir asker için 2,25 grostona ve her bir hayvan için 4,75 grostona, orta mesafe seferlerde her bir asker için 2,5 grostona ve her hayvan için 5 grostona ve uzun mesafeli seferlerde ise her bir asker için 3 grostona ve her bir hayvan için 5,5 grostona ihtiyaç olduğu hesaplanır. Yine aynı değerlendirmede 200.000 grostonu bulan deniz ticaret filosunun büyük birlikleri taşımaya uygun olduğu, ancak bu filonun bir bölümünü oluşturan AKAY, Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi ve İzmir Körfez Vapurları'na ait küçük yolcu gemilerinin ise hayvan ve ağırlıkları taşımaya değil, yalnızca asker taşımaya uygun olduğunun altı çizilir.[55]

Özel sektörden denizcilik alt yapısı yatırımları konusunda büyük beklentiler içine girmeyen, hatta 1930'ların ikinci yarısında, özel sermayenin faaliyet gösterdiği liman hizmetlerini de kamulaştıran devletin, alt yapı yatırımları ve işletmeciliğinin yanı sıra armatörlük faaliyetlerini görece büyütmeye çalıştığı söylenebilir.

Osmanlı Devleti zamanında kurulmuş bir devlet kurumu olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi,[56] Osmanlı Devleti zamanında daha çok bir armatör kuruluş görünümüne sahipken, 1930'ların sonuna gelindiğinde hem limanlardan tersanelere alt yapı yatımlarını işleten hem de ülkenin en büyük yük ve yolcu filosuna sahip kuruluşu olarak kamunun denizcilik sektöründe faaliyet gösteren bir şemsiye kurumu haline dönüşmüştür.

İkinci Dünya Savaşı patlak vermeden hemen önce dünya ticaret filosu içinde Türkiye'nin yerine dair veriler önem taşır. 1939 yılı itibariyle 69.416.838 groston tutarındaki toplam tonaj içinde yalnızca iki ülkenin yüzde 10'un üstünde paya sahip olduğu görülür. Bunlardan biri yüzde 30,56 oranındaki payı ile Büyük Britanya İmparatorluğu listenin başında yer alırken, hemen ardından yüzde 17,29 oranındaki payı ile ABD gelir. Japonya, Norveç, Almanya, İtalya, Fransa, Hol-

[51] *Türk Deniz Ticareti*, İstanbul, Halk Basımevi, 1937, s.15.
[52] *Türk Ticaret Gemileri*, İstanbul, İktisat Vekaleti Yayını, 1929'da yer alan verilerden yararlanarak hesaplanmıştır.
[53] *İstanbul Limanı*, İstanbul, Ekonomi Bakanlığı Yayını, 1935, s.140.
[54] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 24.12.1934, Yer No: 169.178..15.

[55] Abidin Daver, "Ticaret Filosunun Milli Müdafaadaki Vazifesi", *Deniz*, Sayı: 3 (Eylül 1935), s.2.
[56] 1844'te bir devlet işletmesi olarak Bahriye Nezareti'ne bağlı Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu. Bu idare 1862 yılında Fevaid-i Osmaniye adı ile ve nazır unvanını taşıyan bir müdür idaresinde Bahriye Nezareti'nden bağımsız bir işletme haline geldi. Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin adı Haziran 1871'de İdare-i Aziziye'ye dönüştürüldü. 1878'de İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa adını aldı. İdare, 9 Eylül 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını alarak yeni bir döneme girdi. Cumhuriyet'in ilanından sonra 597 sayılı kanun ile Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirildi. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi 1 Temmuz 1933 tarihli ve 2248 sayılı kanun uyarınca lağvedildi. Yerine ise iç ve dış hatlarda yolcu taşıyan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Havuz ve Fabrikalar Müdürlüğü ve Marmara ve İstanbul içinde yolcu taşıyan AKAY İşletmesi kuruldu. Ardından 3295 sayılı kanunla 1 Ocak 1938 tarihinden geçerli olmak üzere Denizbank kuruldu. 3683 sayılı kanunla ise 1 Temmuz 1939'dan itibaren geçerli olmak üzere yerine Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü faaliyete geçti. 16 Ağustos 1951 tarih ve 7886 sayılı kanunla Denizcilik Bankası TAO kuruldu. Bu işletme 1983 yılında Türkiye Denizcilik Kurumu, 1984 yılında ise yerine kurulan Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü adını aldı.

Zonguldak'ta kömür yükleme

landa, Yunanistan, Yugoslavya, SSCB, Danimarka ve İspanya'nın yüzde 1,31 ile yüzde 8,11 arasında değişen paylara sahip ülkeler olduğu görülmektedir. Türkiye ise yüzde 0,32 oranındaki payı ile yüzde 1'in altında paya sahip olan ülkeler sıralamasında Finlandiya, Brezilya, Belçika, Arjantin, Portekiz ve Çin'in altında; Estonya, Litvanya, Şili, Polonya, Romanya, Mısır, Meksika, Venezüella, Peru, Uruguay, Küba ve Bulgaristan'ın ise üstünde yer alır. (bkz. Şekil 12)

İkinci Dünya Savaş yıllarına ait istatistiklere bakıldığında ticaret filosuna ait gemilerinin büyük bir kısmının 50 grostondan küçük olduğu anlaşılır.[57] (bkz. Şekil 13-14) Aynı dönemde, öncesinde olduğu gibi en büyük armatör devlettir. Hem yolcu hem de yük taşımacılığı yapan Devlet Denizyolları İdaresi'ne ait filo, genellikle ikinci el gemilerden oluşmaktaydı. Savaştan önce filo yeni gemilerle takviye edilmek istendi. 1935'te yaptırılması düşünülen gemiler için İngiltere, Hollanda, Almanya ve İsveç'e heyetler gönderildi.[58] 1937'de Amerikan hükümetinin işsizlikle mücadele amacıyla ekonomik ömrünü doldurmamış bazı gemileri açık artırma yöntemiyle satışa çıkarma düşüncesinde olduğu haberinin Türkiye'ye ulaşması üzerine, bu gemilerden bazılarını Türkiye'nin satın

[57] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.383-384. 50 grostondan büyük gemilerin artmadığı bu yıllarda 18-50 grostonluk gemilerin sayısının ise artığı anlaşılır. Bunların önemli bir bölümünün Karadeniz kıyılarında geleneksel yöntemlerle yapılan ahşap tekneler olduğu söylenebilir. Ali Fuat Cebesoy, TBMM'de Emin Sazak'ın bu tür teknelerin yapımıyla ilgili sorusu üzerine *"...motor imaline çok ehemmiyet vereceğiz. Tabii muayyen bir tonajı geçmemek üzere bunları da yapacağız. Fakat arz ettiğim gibi makine meselesi vardır, buna da çok ehemmiyet vereceğiz. Fakat arz ettiğim gibi, hariçten ne miktar celb edebilirsek o kadarını tabii kullanacağız. Bu motor inşaatında gerek eşhası hususiyeye yardım etmekten geri durmayacağız, gerekse kendi teşkilâtımızla bunu yapmağa çalışacağız."* şeklinde bir açıklama yapar. Bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Dönem: VII, Cilt: 2, 14.05.1943, s.85. Yapılan bir ankete göre, 1959-1960 yıllarında Türkiye'nin 51 limanında 7.730 ağaç tekne bulunuyordu. Bunların 2.500'ü çektirmeydi. Bu limanlardan yapılan taşımacılığın yüzde 50'si ağaç teknelerle gerçekleştirilmişti. Kömür ve krom gibi dökme büyük yükler dışında kalan parça yüklerin yüzde 75'i ağaç teknelerle nakledilmiş ve bu tekneler içinde gulet ve çektirmeler çoğunluğu oluşturuyordu. Bu demektir ki; kabotaj hattında yani Türkiye limanları arasında yük taşımacılığında çektirmeler yakın zamanlara kadar büyük bir rol oynuyorlardı. Çektirmeler bu işlevlerinden dolayı deniz taşımacılığının kamyonları olarak nitelendirilebilir. Murat Koraltürk, *Rahmi M. Koç Müzesi Denizcilik Koleksiyonu/ Rahmi M. Koç Museum The Maritime Collection*, İstanbul, Rahmi M. Koç Müzesi Yayını, 2011, s.62-64.

[58] *BCA*, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 28.04.1935, Yer No: 54.31..20.

alması önerildiyse de bu hayata geçmedi.[59] 1938'de bu kez İtalya'ya heyetler gönderildi.[60]

Aynı süreçte İngiltere ve Almanya ile temaslarda mesafe kaydedildi. Önce Almanya ve ardından İngiltere'ye 1940 yılı sonuna kadar tamamının teslim edilmesi şartıyla 35 parçayı bulan toplam 104.500 grostonluk gemi inşa siparişi gündeme geldi. Bu siparişler arasında savaştan kısa bir süre önce İngiltere'den elde edilen 10 milyon İngiliz lirası kredinin 2 milyon lirasının Denizbank'a tahsisi üzerine İngiltere'ye 11 parçadan oluşan gemi siparişi söz konusu oldu. Ancak savaş, bu siparişlerin hayata geçmesini engelledi. İngiltere'ye sipariş edilmesi düşünülen gemilerin savaştan dolayı teslim tarihlerine dair belirsizlik bu siparişlerin iptaline neden oldu.[61] Ancak Almanya'ya ise büyük, orta ve küçük tonajlar şeklinde üç tip olarak sınıflandırılan toplam 10 gemi sipariş edildi. Her biri 5.500 grostonluk ve Karadeniz hattında çalıştırılması düşünülen büyük tonajlı ve adları Doğu, Egemen ve Savaş olarak düşünülen üç geminin yanı sıra, orta boyda 3.500 grostonluk olarak planlanan ve Mersin hattında çalıştırılması düşünülen dört gemiye Kadeş, Etrüsk, Tırhan ve Şalon adlarının verilmesi söz konusu oldu. Marmara hattı için yapımı düşünülen ve görece küçük tonajdaki 1.800 grostonluk üç gemiye ise Trak, Sus ve Marakaz adlarının verilmesi gündeme geldi. Bu 10 gemiden Kadeş, Etrüsk, Tırhan, Trak, Sus ve Marakaz ticaret filosuna katıldı. Almanya, yapımları tamamlanan Doğu, Egemen, Savaş ve Şalon adlarındaki gemileri savaşta kendi ihtiyaçları için kullanmak üzere alıkoydu.[62]

Adalar, Kadıköy, Yalova hattında çalıştırılmak üzere yine Almanya'ya sipariş edilen Suvat ve Ülev Gemileri savaştan önce filoya katıldı. İzmir Körfezi'nde yolcu taşımak için yine Almanya'da inşa edilen Efes ve Sur Gemileri de savaştan önce filoya katıldılar. Savaş nedeniyle iptal edilen siparişler ve teslim edilmeyen gemiler göz önüne alındığında ticaret filosunun toplam 15 yeni gemiden mahrum kaldığı anlaşılır.[63] Ticaret filosuna savaştan hemen önce katılan son gemiler arasında Denizbank, Türkiye İş Bankası ve Etibank'ın ortaklığında 1938'da kurulan Sosyete Şilepçilik T.A.Ş. için 1938'de satın alınan ve görece yeni ve tonaj olarak alındığı sırada filonun en büyük gemileri arasında yer alan Bakır, Krom ve Demir Şilepleri de yer almaktaydı.[64]

Savaş sırasında yurt dışından gemi satın alımı yönünde girişimler olmuşsa da iki istisna dışında hiçbirinin tamamlanmadığını söylemek mümkün değildir.[65] Bunlardan biri 1.065 grostonluk petrol tankeri Oilshipper'in 1942'de Panamalılardan satın alınmasıdır.[66] Diğeri ise Fransa'nın Almanya'ya teslim olmasından sonra Fransa donanmasına ait Beyrut'taki deniz üssünde bulunan ve Almanlara teslim edilmek istenmeyen gemilerdir. 10 Temmuz 1942'de İskenderun limanına iltica eden 5 mayın tarama gemisi, 2 karakol gemisi, 2 tanker, 3 römorkörden oluşan toplam 12 parça gemi ve mazot dubalarından oluşan filo 26 Mayıs 1943'te Ankara Hükümeti ve Fransa (Vichy) Hükümeti arasında imzalanan antlaşma ile Türkiye'ye satıldı. Filo da yer alan tankerlerden Adour, İstanbul; Cyrus Beykoz adını alarak ticaret filosuna katıldı. Bunların dışında savaştan önce İngiltere'ye sipariş edilen feribotlardan ise yalnızca dördü yani Derince, Silivri, Mudanya ve Çardak adı verilen gemiler 1941'de inşa edildiler ve 1942'de Türkiye'ye getirildiler.[67] Ancak bu takviyeye karşın filonun önemli bir bölümü hâlâ

[59] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 05.06.1937, Yer No: 168.171..6.

[60] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 14.06.1938, Yer No: 168.172..3. *BCA*, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 12.11.1938, Yer No: 85.93..11.

[61] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 16.04.1940, Yer No: 170.180..8.

[62] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 22.10.1940, Yer No: 170.181..3. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 02.06.1942,Yer No: 169.176..28. Yusuf Ziya Kalafatoğlu, "Denizcilik Kudretimize Toplu Bir Bakış: Vapurculuğumuz", *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 35-36 (1 Haziran 1941), s.31.

[63] Süheyl Peyker, "Yakın şark devletlerinde denizcilik hareketleri", *Deniz*, Sayı: 40 (1. Teşrin/Ekim 1938), s.9-10. "Deniz ticareti filomuzda inkişaf", *Deniz*, Sayı: 43 (2. Kanun/Ocak 1939), s.18-21. Hidayet Bengideniz, "Harp sonunda ticaret filomuz", *Deniz*, Sayı: 78 (Birinci Kanun/Aralık 1941), s.10. Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.385.

[64] Süreyya Gürsu, "Sayın Başbakanımızın denizcilere müjdesi", *Deniz*, Sayı: 36 (Haziran 1938), s.1-5.

[65] Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan bir belgeye göre İngiliz bandıralı Knight of Malta adlı gemiye *"Almanya'ya ısmarlanan gemilerimizden dört tanesinin getirilememesi ve İngiltere'ye gemi siparişlerinin akim kalması ve esasen Devlet Denizyolları İşletmesinin vapur kadrosunun çok dar olmasından hasıl olan vapur sıkışıklığı yüzünden"* talip olunduğu ancak bu girişimin sonuçlanmadığı anlaşılmaktadır. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 03.02.1941, Yer No: 170.182..2.

[66] Bu tanker Başarı adı ile ticaret filosunda hizmet verdi. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 02.10.1942, Yer No:170.183..4.

[67] Kamran İşmen, "Yeni Gemilerimiz", *Deniz*, Sayı: 106-107 (Nisan-Mayıs 1944), s.5-7. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.271, 275, 280-282, 312.

yaşlı gemilerden oluşmaktaydı.[68] (bkz. Şekil 15)

İkinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında yük gemilerinin toplam tonajının 154.584 DW,[69] yani 72.284 DW toplam tonaja sahip olan yolcu gemilerinin 2 katı olduğu bilinmektedir. 31 adet yolcu gemisinin ortalama yaşı 37,41; 54 adet yük gemisinin ortalama yaşı 44,20, yolcu ve yük gemilerinin ortalama yaşı ise 41,72'ydi. Yolcu gemilerinin ortalama yaşının yük gemilerinin ortalama yaşından daha küçük olmasının biricik sebebi son iki yılda filoya katılan Almanya yapımı altı adet yeni gemiydi. Bunlar hesap dışı bırakıldığında yolcu gemilerinin ortalama yaşı 45,92 olur ve yük gemilerinin üzerine çıkar. Bu gemiler hesaba katılmadığında yolcu ve yük gemilerinin toplamının ortalama yaşı 44,74'e yükselir. (bkz. Tablo 2)

Savaş nedeniyle yitirilen gemilerin yerine yenilerinin konulamamasının yanı sıra donanmanın yardımcı gemi talebi ve bunun da ticaret filosundan yapılabilmesi bir diğer sorun olarak ortaya çıktı. Etrüsk, Sus, Trak, Marakaz gemilerinin baş ve kış güvertelerine 7,6'lık uçaksavar topu, köprü üstüne iki makineli tüfek ve baş ambara sancak iskele birer Schwartzkopff torpido konularak savaş gemisi flaması çekildi. Hastane gemisi haline getirilen Etrüsk donanmaya tahsis edildi. Sus, Trak ve Marakaz savaş halinde geri alınmak üzere Devlet Denizyolları İdaresi'ne verildi. Pendik, Maltepe, Kınalıada şehir hatları vapurları mayın tarama gemisi haline getirilerek gerektiğinde kullanılmak üzere işletmeye iade edildiler.[70]

İkinci Dünya Savaşı'na kadar yurtdışı ile ticari ilişkiler büyük ölçüde denizyolundan ve yabancı bayraklı gemilerle sağlandı.[71] Savaşla birlikte hem savaşın neden olduğu tehlikeler hem de ekonomik nedenlerden dolayı Türkiye'nin denizyolunda dış dünya ile teması büyük ölçüde geriledi, hatta kesildi. Örneğin daha savaşın başında çatışmaların Akdeniz'e sıçramasıyla Türkiye'nin güney limanları ile yabancı limanlar arasındaki irtibatın kesilmesi yüzünden, bu limanlar üzerinden sevk edilecek ihracat maddelerinin demiryolu ve karayolundan İstanbul'a ve Karadeniz limanlarına ve buralardan da Karadeniz yoluyla Avrupa'ya sevki gündeme geldi. Ancak Karadeniz'in de savaş bölgesi haline gelmesi, burada da ulaşımı zora soktu. Bu nedenle ihracat mallarının İstanbul'a ulaştırılması önem kazandı.[72] Müttefikler ile Türkiye arasındaki ticaret ise güney limanlarıyla Mısır arasında yapılan şilep seferleri ile gerçekleşir oldu.[73] Görece güvenli olan bu güzergâhtan yapılan sevkiyatın yine zaman zaman savaşın şiddetinden dolayı durduğu, savaşın neden olduğu risklere karşı şilep seferlerinin güvenlik önlemlerini en üst seviyede tutarak seferlerini gerçekleştirdikleri bilinmektedir.[74]

---

[68] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.385. Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümeni de daha savaşın başında filonun yaşlı olduğunu *"ticaret filomuzu teşkil eden vapurlardan büyük bir kısmının eski ve masraflı olması"* şeklinde ifade eder. Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümenin Kararı, 19 Nisan 1940, Karar No.51/32. Aynı encümen bir başka toplantısında aynı gemilerin *"çok fazla tamire muhtaç bulunması"*ndan bahseder. Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümenin Kararı, 17 İkinci Kanun/Ocak 1941, Karar No.5/2.

[69] Dedveyt tonaj veya hamule tonajı da denir. Bir geminin yük, yakıt, mürettebat, yolcu, erzak ve tatlı su (kazan suyu dahil) gibi bütün yüklerinin toplam ölçüsüdür.

[70] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.385-386. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.233-234.

[71] Bu amaçla kullanılan Türk bayraklı gemilerin ne kadar az olduğunu yansıtması için İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü'nün 8 Ağustos 1935 tarihli yazısında, 1934 yılında Türk limanları ile yabancı limanlar arasında yalnızca üç şirkete ait gemilerin çalıştığının anlaşılması önemlidir. Bkz. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 08.08.1935, Yer No: 168.171.. 4.

[72] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 30.07.1940, Yer No:169.173..5. Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümenin 22 Aralık 1939 tarihli toplantısında aldığı 72 sayılı kararda yer alan şu ifade savaşın neden olduğu durumu oldukça açık bir şekilde ortaya koymaktadır: *"Beynelmilel vaziyetin gün geçtikçe biraz daha karışık şekil alması karşısında Almanya'da inşaları bitmiş bulunan gemilerimizin memleketimize getirilmeleri şüpheli ve müşkül görüldüğü gibi eldeki vapurlarımızdan bir kısmının asker nakline tahsis edilmiş bulunması ve son zamanlarda bir kısım mahsullerimizin memleket haricine çıkarılmasına müsaade edilmesi yüzünden mahreç limanlarında teraküm eden ticaret eşyasının normal posta vapurlarıyla nakli kabil olamamasından şikayetlerin tevali etmekte bulunması ve gerek Karadeniz ve gerekse Akdeniz'de yabancı memleket vapurları seferlerinin kısmen kaldırılmış olmasından bunlar tarafından alınmakta olan aktarma eşyasından bir kısmının da İstanbul limanına kadar gemilerimizle nakledilmesi dolaysıyla yük ve yolcu trafiği artmış..."*, Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümenin Kararı, 22 İlk Kanun/Aralık 1939, Karar No. 72.

[73] "Münakalat İşlerimiz", *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 123 (5 Şubat 1945) s.7.

[74] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 25.08.1941, Yer No:169.175..12.

2.3.3. Artan şilep ihtiyacı

Savaş nedeniyle ticaret filosunu büyütme imkânlarının çok sınırlı, hatta neredeyse imkânsız olduğu bu yıllarda mevcut filo olanaklarını daha etkin kullanmak, kiralama yoluyla yabancı bandıralı gemilerle ve kendi olanaklarıyla küçük tonajlı ahşap tekneler inşa ederek ticaret filosunu desteklemek şeklinde önlemlere başvuruldu.

Bu önlemlerden ilk ikisi yani yabancı bandıralı gemilerin kiralama yoluyla kabotaj kapsamında çalıştırılabilmesi ve şileplerin bir seferde çeşitli yükleri taşıyabilmesi ile ilgilidir. Milli Korunma Kanunu'nun bazı maddeleri ile birlikte 36. maddesinde de değişiklik öngören 25 Aralık 1940 tarih ve 3954 sayılı kanun ile hükümetin kabotaj dâhilinde kiralama yoluyla yabancı bayraklı gemilerden yararlanabilmesinin yasal zemini hazırlandı.[75] Bu kanunun görüşülmesi sırasında bir başka konu gündeme geldi. Bu konu da 29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 sayılı Deniz Yolları İşletme Kanunu'nun 3. maddesi ile tanımlanan şileplerin çeşitli yükleri bir arada taşımasının engellenmesi ile ilgidir.[76] Yasa değişikliği TBMM genel kurulunda görüşülürken Eskişehir Milletvekili İzzet Abukan'ın *"Şimdiye kadar hususî eşhasa ait şilepler bir limandan öteki limana nakliyat yapabilmek için deniz yolları kanununun 3ncü maddesine göre aynı cins eşyayı alırlardı. Bu kanundan sonra her türlü eşyayı alabilirler mi?"* sorusuna, Başvekil Refik Saydam, değişikliğin bu konuyla ilgili olmadığını ifade ettikten sonra *"Hükümet bunun üzerinde tetkikat yapmış, bu gibi çeşitli eşyayı nakletmek için denizyollarının hususî vapur isticar etmesi esasını kabul etmiştir"* cevabını verdi.[77]

Bu noktada başlangıçta ticaret filosunun düzenli tarifelerle hareket eden ve bu nedenle de posta gemileri denen daha çok yolcu ve beraberinde bir miktar yük de taşıyan "miks" gemilerden ve bunların yanında aslında yalnızca yük taşımaya uygun olmakla birlikte az sayıda yolcu da taşıyabilen çoğu armatörlere ait şileplerden oluştuğu bilinmektedir. Bu uygulama çerçevesinde şileplerde yolcu taşındığı gibi ancak şileplerle taşınması gereken "pis" yükler de yolcu gemilerinde taşınabilmekteydi. 9 Temmuz 1932 tarih ve 2068 sayılı Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun ile posta gemiciliğinin devlet tekeli altına alınmasına bağlı olarak ticaret filosu içinde şileplerin yeri ve oranı daha belirginlik kazandı.[78] Böylece maden kömürü, şeker, taş, palamut, pirine, gaz, benzin, kok kömürü, buğday, çimento, kereste ve tuz gibi maddelerin yolcu almayan, yalnızca yük taşıyan gemilerle yani şileplerle taşınması veya yolcunun yanı sıra yük de alan gemilerin bu maddeleri artık taşıyamaması uygulamasına geçildi.[79]

Şilep olarak tanımlanan gemilerin çeşitli yükleri bir arada taşıması halinde bir seferde çok sık ve sayıda limana uğrayarak yükleme ve boşaltma yapmak durumunda olmasının zaman kaybına yol açacağı ileri sürüldü. Öte yandan şilep olarak tanımlanmayan yani hem yolcu hem bir şilep kadar çok olmasa da yük taşıyan gemilerin ise ya kapasiteleri elvermediği için ya da bazı limanlara uğramadığından bu limanlara ulaşmış yüklerin taşınmasının aksadığı

---

[75] Değişiklikten önce madde şöyledir: *"Madde 36-Hükümet; her türlü hususî nakil vasıtalarının seyrüseferini tanzim ve tahdid edebileceği gibi azamî nakil ücretlerini de tayin eder ve bu vasıtaların malzemelerini ve mutad ücretlerini vererek Devletçe lüzum görülen yerlerde ve hizmetlerde çalıştırabilir, lüzum ve ihtiyaç gördüğü takdirde bu vasıtaları değer pahasını vererek satın alabilir."* Yapılan değişiklik ile madde şu hali alır: *"Hükümet her türlü hususî nakil vasıtalarının seyrüseferini tanzim ve tahdid veya menedebileceği gibi azamî nakil ücretlerini de tayin eder ve bu vasıtaların malzemelerini ve mutad ücretlerini vererek Devletçe lüzum görülen yerlerde ve hizmetlerde çalıştırabilir; lüzum ve ihtiyaç gördüğü takdirde bu vasıtaları değer pahasını vererek satın alabilir. Hükümet, halkın ve Millî Müdafaanın ihtiyaçlarını karşılamak maksat ile, lüzumunda, ecnebilere aid deniz nakil vasıtalarını da bu madde hükümleri dairesinde, rızalar ile çalıştırabilir."*, bkz. "Millî Korunma Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine Dair Kanun", *Resmi Gazete*, Sayı: 4698 (28 Kanunuevvel/Aralık 1940), s.243-244.

[76] *"... makinalı veya makinasız gemilerle Türk limanları arasında yapılan alelûmum tek cins eşya nakliyatı ile İstanbul limanı hariç olmak üzere münhasıran iki Türk limanı arasında yapılan her nevi yük ve hayvan nakliyatı ve en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına yapılan azamî üç cins eşya ve hayvan nakliyatı şilepçilik sa*yılır...", bkz. "Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun", *Resmi Gazete*, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s.2617-2619.

[77] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre: VI, Cilt: 15, 25.12.1940, s.173.

[78] "Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun", *Resmi Gazete*, Sayı: 2151 (17 Temmuz 1932), s.1721-1722. Ayrıca bkz. Serkan Tuna, "1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 2 (2002), s.309-326.

[79] Öngüt, "Şilepçilik", s.1-2.

söylendi. Refik Saydam'ın yanıtına karşın 36. maddede şilebin tanımının çeşitli yükleri bir arada taşıyan gemi şeklinde değişikliğini içeren bir kanun teklifi gündeme geldi. "Millî korunma kanununun 36ncı maddesine bir fıkra ilâvesine dair kanun lâyihası"nda TBMM İktisat Encümeninde *"Hükümet tarafından çalıştırılacak yerli ve ecnebi deniz nakil vasıtalarıyla Türk limanları arasında şilepçilik yapan deniz nakil vasıtaları müteaddit cins malı birden nakledebilirler."* şeklinde değişiklik yapıldı.

Kanun teklifi ile ilgili TBMM'de yapılan görüşmeler sırasında İçel Milletvekili Muhtar Berker değişikliği *"Bu fıkra, fevkalâde ahvalde bu vapurların muhtelif cins mal almalarını temin etmektedir. Çünkü Denizyolları kanunu şileplerin muhtelif cins mal almalarını menetmiştir. Hâlbuki liman şehirlerinde bulunan arkadaşlarımız pekiyi bilirler ki, Denizyolları idaresi vapurları limanlarda bulunan eşyaların bir kısmını alamıyor ve ihtiyacı tamamen karşılayamıyor. Binaenaleyh şileplerin muhtelif cins mal almalarını temin eder mahiyette böyle bir hükmün kabul edilmesinde çok isabet vardır. Böyle mühim bir hükmün konması muvafık olur, onun için lâyihanın İktisat encümenine havalesini rica ediyorum. Millî korunma kanununda, şilepler, gerek Hükümet tarafından kullanılsın, gerekse şahıslar tarafından kullanılsın, muhtelif cins mal almalarına imkân veren bir madde yoktur ve ortada, Denizyolları kanununda, kanunî bir memnuiyet vardır. Binaenaleyh bu fıkrayı kabul etmekle bu memnuiyeti kaldıracağız. Deniz münakalâtında fevkalâde faydalı olacaktır."* sözleriyle savundu.[80] Ancak 36. maddede daha önce yapılan değişiklik ile hükümetin hem armatör hem de yabancı gemilerden yararlanma imkânına sahip olmasıyla, şilep tanımında layihada öngörüldüğü şekliyle bir değişiklik yapılmasına ihtiyaç kalmadığını, bizzat Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı *"Hükümet, bu gün ecnebi vapurlarıyla kendi armatörlerimizin vapurlarını kullanmak hakkında aldığı salâhiyetlerle bu ihtiyacı temin imkânı elde etmiş bulunmaktadır. Binaenaleyh artık buna ihtiyaç yoktur."* diyerek ifade etti ve teklif geri çekildi.[81] Böylece şilep tanımının değişmemesine karşın hükümetin aldığı idari önlemlerle şileplerin her seferde belli bir tür yükü taşıma koşulu uygulamasını fiilen sona erdirdiği anlaşılmaktadır.[82]

Öte yandan hükümete yabancı gemi kiralama imkânı veren 36. maddede yapılan bu değişikliğin Kabotaj Kanunu'na aykırı bir düzenleme olup olmadığı sorusu ortaya atıldıysa da bu düzenlemenin Kabotaj Kanunu'na aykırı olmadığı ileri sürüldü.[83]

1943'te hükümet bu düzenlemeden, yani kabotaj hattında işletmek üzere yabancı bandıralı gemi kiralama olanağından yararlandı. Adana Konferansı'ndan sonra yapılan görüşmelerde Türkiye'nin talep ettiği beş İngiliz gemisi Ödünç Verme ve Kiralama Antlaşması gereği Türkiye'ye kiralandı. Bu bağlamda Türk bayrağı çekilen Katie Moller, Ödemiş; Corlok, Adana; Gemlock, Aydın; Mausang, Maraş ve İsabel Moller, Trabzon adını aldı. Ticaret filosuna 24.000 ton katkı sağlayan bu gemiler için kira bedeli olarak yılda 800 bin TL ödendi.[84]

Aynı kanunun verdiği yetki ile özel kişi ve şirketlere ait bazı deniz taşıtlarının da Millî Müdafaa Vekâleti tarafından satın alınmasının yolu açıldı.[85] Bu bağlamda satın alınmasına karar verilen gemiler

[80] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Devre: VI, Cilt: 15, 03.01.1941, s.274.

[81] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Devre: VI, Cilt: 15, 03.01.1941, s.275.

[82] Nazmi Topcuoğlu, "Deniz Ticareti", *İktisadi Yürüyüş,* Sayı: 132 (20 Haziran 1945), s.16.

[83] Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı bu bağlamda TBMM'de şu açıklamalarda bulunur: "...bu maddenin bu kanuna konmasındaki maksat şudur: Türk limanlarına, bizim hasım olmadığımız bir ve yahut bir kaç Devletin gemileri gelip iltica etmiş bulunabilir ve uzun zaman limanlarımızda kalabilir. Bu gemilerden memleketin ihtiyaç gördüğü zamanda istifade etmek zarureti olabilir. Bu vaziyette bu gemileri, rızalarını da alıp, kiralayıp, memleketin, Devletin bazı hizmetlerinde serbestçe kullanmak hak ve sıfatını Hükümet elde etmek istiyor. Bittabi kabotaj kanununa göre bunlar kendi bayraklarıyla sefer yapacaklarından dolayı bir tezat teşkil eder. Bunları kullanabilmek hakkını bu kanunla alıyoruz...", bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Devre: VI, Cilt: 15, 25.12.1940, s.174. "Devlet ecnebi vapurları rızalarıyla kiralayıp kullanacaktır. Kiraladığı zaman da doğrudan kendi elindeki vapurların tabi olduğu şerait ne ise, onlar limanlar arasında ne şekilde yük alıyorsa kendi vapuru gibi tarifesi dairesinde kullanacaktır." diyerek açıklar. Bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Devre: VI, Cilt: 15, 03.01.1941, s.274.

[84] İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* Cilt: 1, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.263-272, 488-492. Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s.386. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi,* Dönem: VIII, Cilt: 16, 27.02.1949, s.915. İşmen, "Yeni Gemilerimiz", s.8.

[85] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s.386.

Kanarya Şilebi,[86] Poyraz Tankeri,[87] Türkgücü Motoru,[88] Genç, Ereğli, Demirtaş, Namazgah, Kutlu, Yılmaz, Karınca Gemileri[89] ve İz Motorudur.[90]

Savaş nedeniyle bu yıllarda yurt dışından gemi satın almak mümkün değildi. Türkiye için kendi olanaklarıyla mevcut gemilerinin bakım ve onarımlarının yapılabilmesi bile oldukça güçtü. Bunları sıraya koyarak gerçekleştirmek gündeme geldi.[91] Hurdaya ayrılan gemilerden, hatta batıklardan yani geri dönüşüm ile elde edilen malzeme daha da önem kazandı.[92] Bu arada

[86] "Millî Korunma Kanununun 43 üncü Maddesinde Yazılı Sermayeden Millî Müdafaa Vekâleti Emrine Tahsisine Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4741 (22 Şubat 1941), s.520.

[87] "13/11/1940 Tarih ve 2/14655 Sayılı Kararname Hükümleri Dairesinde Milli Müdafa Vekaleti Emrine Sermaye Tahsisine Mütedair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4783 (7 Nisan 1941), s.774.

[88] "3780 Sayılı Millî Korunma Kanununun Muaddel 36ncı Maddesine Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4947 (1 Teşrinisani/Kasım 1941), s.1858.

[89] "Millî Korunma Kanununun Muaddel 36nci Maddesine, Müsteniden Bazı Gemilerin Millî Müdafaa Vekâletince Satın Alınmasına Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5103 (11 Mayıs 1942), s.2831-2832.

[90] "Şile Limanına Bağlı İz Adlı Motorun Satın Alınması Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5818 (29 Eylül 1944), s.7681.

[91] 7 Temmuz 1941 tarihli bir kararnamede Denizyolları İdaresi filosu için *"ekserisi tabii ömürlerini ikmal etmiş olan eski vapurların büyük mikyasta tamirlerine mecburiyet hasıl olduğu"* şeklideki açıklama önemlidir. Bkz. BCA, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 07.03.1941, Yer No: 94.20..2. Yine bu bağlamda Ali Fuat Cebesoy'un şu sözleri de dikkat çekicidir: "Devletin ve gerekse armatörlerin mühim miktarda tonajı vardır. Bunların içinde de 4 veyahut 5 tane şilep istisna edilecek olursa mütebakisi hemen hemen, her an tamire muhtaç gemilerdir. Eğer biz bu gemilerin zamanında tamirlerini yapabilirsek tonaj eksikliğini yüzde 5'e indireceğiz. Binaenaleyh her nevi nakliyatı yapabilecek bir kabiliyette bulunacağız. Bugünkü vaziyet şöyledir: Gerek Devletin ve gerekse armatörlerin tonajı aynı harekette bulunan tonaj miktarı yüz bini geçmektedir. Tamirdekilerle beraber 130 bini geçer. Bugünkü kabiliyetimiz yüzde 20 kadarı tamirdedir. Fakat aldığımız tedbirlerle bu tamir vaziyetini epey ilerlettik ve şimdi yüzde 10'a kadar indirmekteyiz. Kâfi derecede malzeme stok edecek olursak bunu yüzde 5'e kadar indireceğiz. Binaenaleyh elimizdeki tonajı daima faal bulundurmak için tamir keyfiyeti başta gelmektedir. Tamir denilince elimizdeki kuru havuzlar, yahut sulu havuzlar, malzeme, işçi ve saire gelir. Bunlara da ehemmiyetli bir surette el koyduk. Doklarımız bu yaz tamir edilecek. Hakikaten çoktan beri bunlar tamir edilmemişti. Bilirsiniz ki bunlar çok eski zamanlarda yapılmış, tamir edilmiş şeyler değildir. Alelacele keşiflerini yaptırdık. Bu yaz tamirlerini yaptıracağız, tamire muhtaç olmayan tonajı mütemadiyen işleteceğiz. Sonra fabrikalarımızda intizam yoktu. Ne malzeme konacak yerler kâfi derecede idi, ne de gelen geminin tamiri yapılırken teçhizatını sağlayacak bir yer vardı. Ayın zamanda kereste fabrikaları, tamire çekilen gemilerin yanında idi. Tabi bunlar bir intizamsızlık arz ediyordu. Biz bunlara da bir çare aradık. Ayrıca depolar yapacağız, Çok ümit ediyorum ki gelecek seneye kadar fabrikalarımızın randımanı çoğalacaktır. Eğer biz elimize düşen gemileri tamamıyla tamir edecek vaziyete gelirsek tonaj miktarı günden güne çoğalacaktır. Meselâ, civarda kazaya uğrayan tankerler vardır, bir çok gemiler vardır. Bunların birçoğu malzeme fıkdanından dolayı yapılamadı. Takdir buyurursunuz ki bugün bu tankerlere çok ihtiyacımız vardır, benzini istediğimiz yerlere gönderebilmek için bu tankerlere ihtiyacımız vardır. Mamafih pek yakın bir zamanda tankerlerden tamire muhtaç olanları, mevcut olanları tamir edeceğiz ve bir aya kadar bu sıkıntıyı önleyeceğiz.", bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Dönem: VII, Cilt: 2, 14.05.1943, s.84-85. Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümeni'nin aldığı bir kararda "trafiğin aksamadan vikayesi için evevel be evvel gerek iç hatlat ve gerek dış hatlara işleyen mevcut gemilerimizin muhtaç bulunduğu tamir, havuzlama ve saire işlerinin sıra takibi suretiyle tespit ve tanzimi zarureti tezahür etmiştir." denilmektedir. Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü İdare Encümenin Kararı, 11 İlk Kanun/Aralık 1939, Karar No. 68/46.

[92] 1942 yılında Karadeniz Ereğlisi limanında yapılan temizlik faaliyeti sonucu denizden çıkartılarak elde edilen malzeme hakkında Zonguldak mebusu İbrahim Etem Bozkurt'un 12 Ağustos 1942'de TBMM'de verdiği şu bilgi geri dönüşüm ile elde edilen malzemenin savaş yıllarındaki önemini ortaya koyması açısından dikkat çekicidir: *"...limanın ağzından yedi tane kazan çıkarılmıştır, beher kazan* âzami 35 beygir kuvvetindedir ve Türkiye'de bunları şimdi bulmak imkânı yoktur. Fazla olarak iki tane de semaver kazan çıkarılmıştır. Bundan başka büyük bir ecnebi vapurunun bir kazanı çıkarılıyordu. Meclisin açılması münasebetiyle ben oradan ayrıldım... Denizyolları mütehassısları tarafından bu kazanlar tetkik edildiği zaman ekserisinin kabili istimal ve sağlam olduğu taayyün etmiştir. Bunun üzerine Denizyolları bu kazanlardan bilhassa iki tanesini şimdilik raspa ettirerek, temizleyerek İstanbul'a nakledip kullanmak kararını almış ve işe başlamıştır. Bunu bilenlerin, yani makine mühendisleri ve vapur süvarilerinin ifadelerine göre, yukarıda arz ettiğim çıkarılmış olanların yalnız yedi büyük kazanın ve iki semaver kazanın kıymeti en aşağı 50 - 60 bin liradır. Bundan başka çıkarılan mallar, dört vapurun, bu gün Türkiye'de bulunması imkânsız olan ve bulunsa da bittabi kıymeti çok yüksek olan dört vapurun gemi zincirleri tamamen çıkarılmış olduğu gibi Avrupa çapası denilen çapaları da çıkarılmıştır. Bunların en aşağı kıymeti de 30.000 lira deniyor. Demirin bu pahalı zamanında çıkarılmış olan hemen iki vapurluk enkaz arasında bilhassa vapur saçı itibariyle kabili istifade kısımları da mevcuttur.", bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,* Dönem: VI, Cilt: 27, 12.08.1942, s.63.

İngiltere'den de malzeme geldi. Bu malzemeye duyulan ihtiyacı vurgulamak için kullanılan *"Gemilerimizi tamir için malzemeye olan fevkalade ihtiyacımız yüksek makamlarınca da malum bulunduğundan"* ifadesi dikkat çekicidir.[93] Bütün bu olumsuz koşullara karşın Devlet Deniz Yolları İşletmesi savaş süresince İstanbul merkezli olmak üzere Türkiye kıyılarına sefer yapmayı sürdürdü. Bu dönemde Gemlik, Mudanya ve Bandırma gibi Marmara Denizi'nde bulunan yerleşim yerlerine hemen her gün sefer yapıldı. Karadeniz hattında haftada üç, İzmir ve Ege hattında iki sefer yapıldı. Mersin ve İskenderun'a kadar uzanan Akdeniz hattında ise haftada bir sefer yapıldı. Bütün bu hatlarda gemilerin rotaları üzerinde uğradıkları iskele ve limanlar dikkate alınacak olursa, geri bağlantıları bulunmayan kıyı yerleşim yerlerine kamu hizmeti vermek amacıyla uğranıldığı anlaşılır.[94] (bkz. Şekil 16)

3. Savaş yıllarında denizden kömür taşımacılığı

3.1. Kömür üretimi ve tüketimi

İkinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'de enerji dört ayrı kesimden talep ediliyordu. Bu kesimlerden birini ısınma ve aydınlanma amacıyla enerji talebinde bulunan hane halkları oluşturuyordu. Isınma, aydınlanma ve üretim için enerji talep eden sanayi de bir başka kesimi oluşturuyordu. Yolcu ve yük taşımak amacıyla da enerji talep edilmekteydi. Son olarak silahlı kuvvetler hem ulaşım hem silah ve diğer askeri malzemenin üretilmesi için enerji talep ediyordu.[95]

Henüz savaş başlamadan önce, daha 1930'ların ortalarından itibaren ekonomide çok önemli bir girdi olan enerjinin üretiminden tüketimine iktisadi devletçiliğin etkisiyle bir dizi düzenleme gündeme geldi. Kuşkusuz Türkiye ekonomisinde petrolün henüz stratejik öneme sahip olmadığı bu dönemde kömür öne çıkan bir enerji kaynağıydı. Bu düzenlemelerin kömür ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda 1 Temmuz 1938 tarih ve 3473 sayılı Mahrukat Kanunu ile nüfusu 2000 kişiden fazla olan yerleşim alanlarında taş kömürü, linyit ve turba gibi kömür ve kömür türevi olan yakacakların kullanılması zorunluluğu getirildi. Böylece odun yakılmasının sınırlanmasına bağlı olarak ormanlık alanların da korunmasına çalışıldı. Kömür tüketiminin zorunlu olarak artması anlamına gelen bu düzenlemenin ardından ülkenin özellikle maden kömürü kaynaklarının işletilmesiyle ilgili düzenlemeler gündeme geldi. Zonguldak Havzası'nda Osmanlı Devleti zamanından beri faaliyet gösteren Fransız sermayeli Ereğli Kömür Şirketi'nin 1936'da devletleştirilmesiyle Ereğli Kömür İşletmesi'nin (EKİ) kurulması bu sürecin önemli adımlarındandı. 1937'de bu işletmenin Etibank'a devredilmesi ve 1938'de Mahrukat Kanunu ile Etibank'ın bir mahrukat bürosu kurarak kömür dağıtımı işini üstlenmesi ise diğer önemli gelişmelerdi. Savaş başladıktan sonra ise gündeme gelen Milli Korunma Kanunu bu yöndeki gelişmeleri biçimlendirdi.[96] Koordinasyon Kurulu'nun 26 Şubat 1940 tarihli ilk toplantısında aldığı kararlar arasında, Havza'daki tüm kömür üreticilerinin katılımıyla bir satış birliği oluşturmak ve bu birlik kurulana kadar tüm satışların EKİ eliyle yapılması gündeme geldi.[97] 7 Aralık 1940'da Etibank Mahrukat Bürosu'nu ve EKİ satış tesislerini de bünyesine alan Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesesi'nin kurulmasına karar verildi. Bu kuruluş 1 Haziran 1941'de çalışmaya başladı. 16 Mayıs 1942'de ise Koordinasyon Heyeti'nin K/332 numaralı kararıyla İstanbul Valiliği'ne bağlı olarak İstanbul Mahrukat Ofisi'nin kurulması kararlaştırıldı.[98]

Kömürün tüketimini düzenlemek için gündeme gelen bu organizasyon çalışmalarının yanı sıra kömürün gittikçe önem kazanan üretimine yönelik de düzenlemeler gündeme geldi. Yerli ve yabancı, kamu ve özel kesimden irili ufaklı çeşitli şirket ve kuruluşlar tarafından işletilen Zonguldak Kömür Havzası 1 Aralık 1940'tan itibaren Etibank Ereğli Kömür İşletmeleri eliyle yani devlet tarafından işletilmeye başlandı. "Füzyon" adı verilen bu birleşmenin arkasında en büyük alıcısı yine devlet olan kömür ocaklarını daha verimli işletmek gibi bir kaygı bulunmaktaydı. Nitekim savaş nedeniyle gereksinim duyulan malzemenin ithalatında yaşanan zorluklara karşın işletmenin kendi olanakları ile altyapıyı güçlendirmeye çalıştığı bilinir. Görece üretim ve satış arttı. Satış amacıyla Zonguldak'tan deniz ve karayolu

[93] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 18.06.1942, Yer No: 169.176..32.

[94] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.387.

[95] *A.e.*, 339.

[96] Milli Korunma Kanunu için bkz. Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, Cilt: 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 1996, s.365-442. Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.83-171.

[97] "Ereğli Havzası Kömürleri Satış Birliği teşkili hakkında karar", *Resmi Gazete*, Sayı: 4444 (27 Şubat 1940), s.13407.

[98] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.340-341.

İkinci Dünya Savaşı'nda denizaltılara karşı bordolara konulan bandıra (Türk bayrağı)

ile sevk edilen kömürün 1941-1946 döneminde ortalama yüzde 62'sinin denizyolundan, yüzde 38'inin ise karayolundan sevk edildiği anlaşılmaktadır. Bu oran deniz ulaşımının ülke ekonomisi ve savunması için stratejik öneme sahip olan kömürün sevkiyatındaki rolüne işaret eder.[99] (bkz. Şekil 17-18)

Devlet, vardığı son nokta olan füzyon gibi önlemlerle kömür üretimini artırmaya çalışırken kömürün tüketimi savaşın etkisiyle büyüme gösterdi. Askeri hareketliliğin de etkisiyle demiryolu yolcu ve yük taşıma talebi arttı. İstanbul ve İzmir limanları savaş nedeniyle savaştan önceki önemlerini yitirdiler. Mersin ve İskenderun limanları öne çıktı. Bu durum, demiryolu yük nakliyesi talebini artırdı. Bu talep artışı hem demiryollarının hem de denizyollarının kömür tüketiminin büyümesine neden oldu. Diğer yandan sanayi kesiminin kömür kullanımı da arttı. Özellikle askeri fabrikaların, Sümerbank'ın sanayide kullandığına yakın miktarda kömür tükettiği bilinir. Elektriğin de çoğu termik santraller ile elde edildiği için elektrik üretiminde kullanılan kömür miktarı artış gösterdi. Ancak ne üretim benzer hızla arttı ne de artan kömür talebini savaştan dolayı kömür ithal ederek karşılama imkânı vardı. Buna karşın savaş süresince kömür fiyatlarının düşük seyrettiği söylenebilir.[100]

[99] *A.e.*, s.341-343.
[100] *A.e.*, s.344-347.

3.2. Kömür nakli

İkinci Dünya Savaşı sırasında deniz yolundan yolcu taşımacılığı bu hakkın tekeline sahip Devlet Denizyolları İdaresi tarafından gerçekleştirilirken, yük taşımacılığı devlete, özel kişi ve şirketlere ait gemilerle gerçekleştirildi. Ancak savaş birçok ihtiyacın giderilmesinde spekülatif kazançların elde edilmesine yol açtığı gibi başlangıçta deniz nakliyesinde de benzer etkiler yaptı ve navlun fiyatları arttı.[101] Devlet Denizyolları İdaresi dışında kalan gemi sahibi kişi ve şirketlerin yüksek nakliye ücretleri talep etmeleri üzerine, hükümet Milli Korunma Kanunu'nun verdiği yetkiye dayanarak önce kömür, ardından kömür dışı malların taşıma fiyatlarını belirledi.[102] Bu bağlamda Milli Korunma Koordinasyon Heyeti'nin 13,[103] 21,[104]

[101] Muhittin Birgen, "Münakalenin Mevkii", *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 24 (Birinci Kanun/Aralık 1940), s.2.
[102] Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, s.388. Bu kararlardan kömürün ve kömür dışı yüklerin Türkiye'nin hangi limanlarına nakledildiği, navlun fiyatları, limanların kapasiteleri ve ticaret filosu hakkında bilgilere de ulaşılmaktadır.
[103] "Milli Koruma Kanununun 36ncı Maddesi Mucibince Türk Limanları Arasında Yapılacak Kömür Nakliyatında Tatbik Edilecek Azami Navlunlara Dair Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 4463 (20 Mart 1940), s.13518.
[104] "15 Nisana Kadar Tesbit Olunan Azamî Maden Kömürü Navlunları İçin Yeniden Hazırlanıp 11/4/1940 Tarih ve 1/43 Sayılı Tezkeresile Teklif Olunan İlişik 21 Numaralı

Savaşla birlikte limanların altyapısının elden geçirilmesine ve aksaklıkların giderilmesine çalışıldı

67,[105] 133,[106] 213,[107] 316,[108] 446,[109] 554[110] ve 631[111] sayılı kararlarıyla Zonguldak kömür havzasından elde edilen kömürün, 116,[112] 262,[113] 325,[114] 447,[115] 511[116] ve 517[117] sayılı Koordinasyon Heyeti kararlarıyla ise kömür dışı yüklerin taşıma fiyatları belirlendi.

Dönemin basınında da yayınlanan şileplerin aylık durumlarını gösteren çizelgelerden şileplerle taşınan yük içinde kömürün başta geldiğini, kömürü, kereste ve tuz gibi diğer maddelerin izlediğini görmek mümkündür. Aynı çizelgelerden savaşın başlangıcında Akdeniz'de çalıştırılmak üzere müttefiklerin kiraladıkları şileplerin izi de sürülebilmektedir.[118] (bkz. Tablo 3)

Başlangıçta Türkiye limanları arasında çalışa-

Kararnamenin Meriyete Konulması Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4486 (16 Nisan 1940), s.13655.

[105] "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyattan 1 İkinciteşrin 1940'dan 15 Nisan 1941 Tarihine Kadar Muteber Olmak Üzere Alınacak Azami Navlunlar Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4650 (31 Teşrinievvel/Ekim 1940), s.14894-14895.

[106] "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyattan Alınacak Azami Navlun Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4789 (19 Nisan 1941), s.807.

[107] "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat İçin 14/4/1941 Tarih ve 2/15586 Sayılı Kararname ile 1/11/1941 Tarihine Kadar Tespit Edilmiş Olan Azamî Navlunların 15/4/1942 Tarihine Kadar Muteber Olmak Üzere, Yeniden Tespit Edilmesine Mütedair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4960 (17 Teşrinievvel/Ekim 1941), s.1913-1914.

[108] "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5096 (30 Nisan 1942), s.2783-2785.

109 "Hakiki ve Hükmi Hususi Şahıslara Ait Türk Bayrağını Hâmil 50 (Dahil) Kömür Hamule Tonundan Yukarı Makineli Bütün Deniz Nakil Vasıtalariyle Havzadan Başlıca Türk Limanlarına Taşınacak Maden Kömürü İçin Yeniden Tesbit Olunan Azami Navlun Miktarlarına Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5406 (17 Mayıs 1943), s.5029-5033.

[110] "Navlun Tarifesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5841 (26 Teşrinievvel/Ekim 1944), s.7801-7809.

[111] "K/631 Sayılı Kararın Yürürlüğe Konulması", *Resmi Gazete,* Sayı: 6260 (19 Mart 1946), s.10269.

[112] "Armatörlerin Gemilerile Nakledilecek Alelûmum Eşya ve Malzeme Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4751 (6 Mart 1941), s.577-578.

[113] "Hakikî ve Hükmî Eşhası Hususiyeye Ait Türk Bayrağını Hâmil 50 (Dahil) Hamule Tonilâtosundan Yukarı Bilûmum Makineli Teknelerin Memleket Dahil ve Haricinde Hizmete Şevkleri ve Yapılacak Seferlerin Nakliyatına Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5010 (19 Kanunusani/Ocak 1942), s.2157-2159

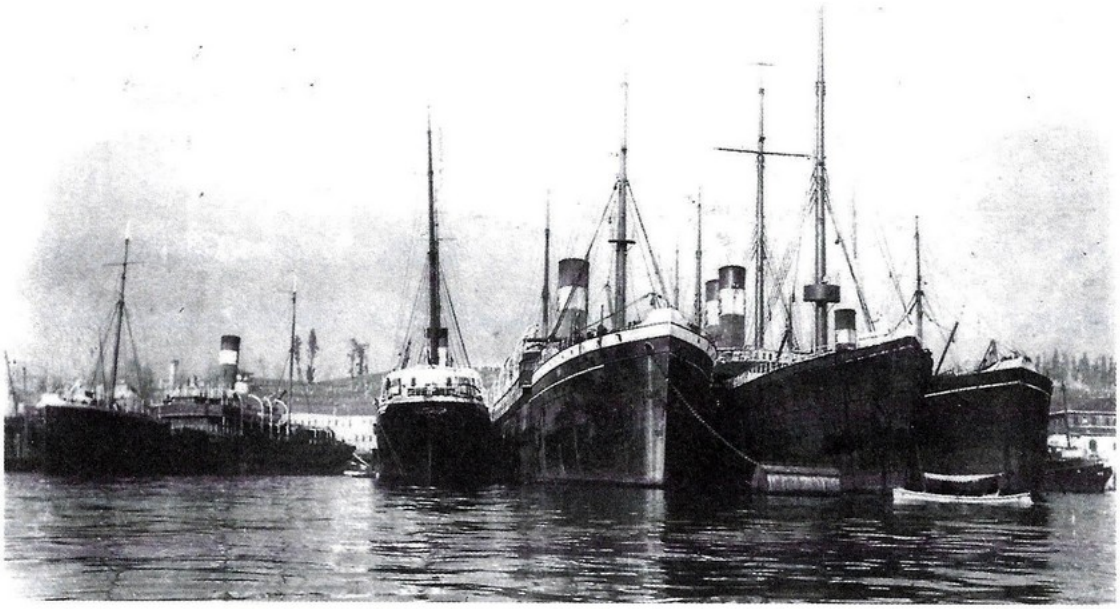
[114] "Hakikî ve Hükmi Eşhası Hususiyeye Ait Türk Bayrağını Hâmil 50 (Dahil) Hamule Tonilâtosundan Yukarı Bilûmum Makineli Teknelerin Memleket Dahil ve Haricinde Yapılacak Seferlere Ait Navlunlarına Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5112 (22 Mayıs 1942), s.2913-2917.

[115] "Hakiki ve Hükmi Hususi Şahıslara Ait Türk Bayrağını Hâmil 50 (Dahil) Hamule Tonilatosundan Yukarı Bilumum Makineli Teknelerin Kömür Olan Gayri Eşya Nakliyatında Alınacak Navlunlara Dair Yeniden Tesbit Olunan Tarifelere Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5406 (17 Mayıs 1943), s.5033-5036

[116] "Hususi Şahıslara ait 50 ve Daha Yukarı Tondaki Bilûmum Makineli Gemilerle Yapılacak Kömürden Gayri Eşya Nakliyatında Tatbik Edilecek Navlunlar Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5672 (4 Nisan 1944), s.6673-6679.

[117] "Atillâ ve Sevim Vapurlarına Ait Rakamların Düzeltilmesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5712 (24 Mayıs 1944), s.6922.

[118] Bir kaynağa göre altı-yedi gemi kiralanır ve bunlar ülkeye 600 ile 800 bin lira karşılığı döviz geliri kazandırır. Hatta armatörlerin kısa süren bu savaş ticaretinden kaynaklanan büyük gelirlerle gemi satın almak ve bu alandaki faaliyetlerini genişletmesi düşüncesiyle bazılarının ABD'ye gittiği bazılarının ise ABD'ye adam gönderdikleri, ancak bazı mali kurallardan dolayı bunun mümkün olmadığı söylenir. Bkz. Hayri Baran, "Harp Ticareti ve İktisadiyatı Bakımından Deniz Ticareti", *Deniz,* Sayı: 74 (Ağustos 1941), s.3-4. Ancak Fransa için kiralanan bu gemilerin Fransa'nın savaşta yenik düşmesinden sonra durumları tehlikeye girer. Bu şilepler geri çağrılırlar ve bazıları oldukça maceralı bir şekilde Türkiye'ye geri dönerler. Bkz. Murat Koraltürk, "İkinci Dünya Savaşı'nda Akdeniz: Türk Şileplerinin Dönüş Maceraları ve Dış Seferler", *Toplumsal Tarih,* Sayı: 262, (Ekim 2015), s.66-70.



Kızılırmak, Gülcemal, Reşitpaşa, M. Şevket Paşa, İnebolu

cak gemilerin navlun fiyatları belirlenirken yabancı limanlara çalışacak gemilerin navlun fiyatları belirlenmedi. Yabancı sularda savaşın neden olduğu risklerden dolayı gemi çalıştırmanın daha tehlikeli olmasına karşın navlun gelirinin daha yüksek olması, görece yüksek bu kazançtan pay alma tutkusu birçok gemi sahibinin yabancı sularda gemi çalıştırma isteğini artırdı. Bu istek Türkiye limanları arasında deniz ulaşımının aksamasına neden olacak bir hale geldiği noktada hükümetin müdahalesi söz konusu oldu.[119] Bu bağlamda kişilere ve şirketlere ait gemilerin sıra ile yabancı limanlara sefer yapmaları usulü kabul edildi. Ancak sırası gelen geminin başka bir liman ve seferde olması gibi hallerden dolayı en uygun olan geminin sıra dışı gönderilmesi zarureti karşısında sıra usulünün sakıncaları anlaşılmış oldu.[120] Savaş süresince yabancı limanlara hangi gemilerin sefer yapacakları Deniz Nakliyat Komisyonu tarafından belirlendi. Yine aynı süreçte bu seferler gemi sahipleri için kazanç kapısı olarak görülmeye devam etti.[121] Hatta bu konuda savaştan hemen sonra yasaklar sürmesine karşın gemi sahiplerinin bu yasakları deldiklerine tanık olundu.[122]

Navlunların kömür ve kömür dışı yüklere göre düzenlenmesi bile kömürün ne kadar önemli olduğunu gösterir. Havza görece geniş bir alandır.[123] Üretilen

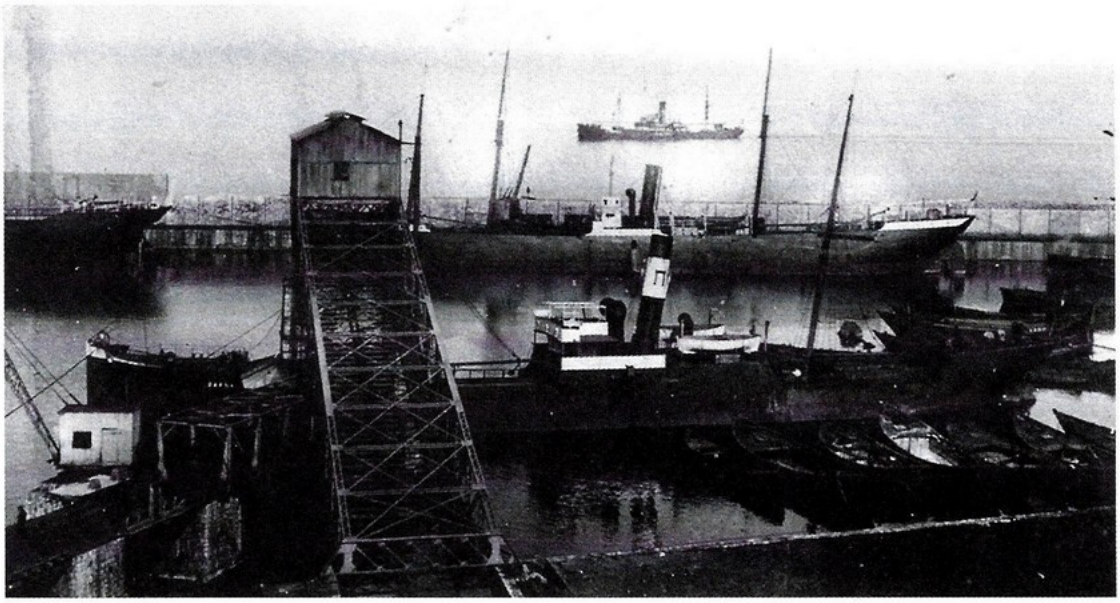
[119] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 18.08.1941, Yer No: 169.175..8. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 20.12.1944, Yer No: 185.276..16.

[120] *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 13.08.1943, Yer No: 169.177..22.

[121] Örneğin Armatör İbrahim Kalkavan Kırım adlı gemisi ile Milli Mücadele'ye destek verir. Bu bağlamda gemisi ile Yunanlıların eline geçen, gemiyi ve yükü kaybeden ve esir düşen Kalkavan'ın zararının giderilmesi için kendisine verilmesini istediği Yunanlılara ait olduğu halde el konan Trabzon gemisi verilmez. Hatta hükümet, İkinci Dünya Savaşı sırasında Boğazlara ağ döşemekte kullanılmak üzere Geyve adlı tahlisiye gemisine dahi el koyar. Kalkavan bütün bunları özetlediği Başvekâlet'e hitaben yazdığı mektubunda "Türk kara suları haricine sefer edecek vapurlar, Deniz Nakliyatı Komisyonunca tayin ve tahsis olunmak icap eylediği malumu devletleridir. Sahibi bulunduğum İstanbul limanına kayıtlı Nazım vapuruna Türk limanları ile Port Said limanı arasında üç sefer yapmasına müsaade buyurulduğu taktirde bütün hizmetlerim karşılanmış ve mükafatlandırılmış olarak telakki edeceği"ni ifade eder. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 10.02.1943, Yer No: 169.177..15.

[122] Ulaştırma Bakanlığı'ndan bakan Ali Fuat Cebesoy'un imzasıyla Başbakanlığa gönderilen yazıda ihracat mallarını yabancı limanlara taşımasına izin verilen on adet motorun, yüklerini boşalttıktan sonra ülkeye geri dönmeleri gerektiği halde geri dönmedikleri, bunun üzerine ihracatın sürmesi için başka motorların da yabancı limanlara gidebilmelerine izin verildiği, ancak bunların da geri dönmeyerek toplam kırk beş motorun yabancı limanlar arasında çalıştığının tespit edildiği ve Milli Korunma Kanunu'na aykırı bu durumdan dolayı motorların bağlama limanlarındaki cumhuriyet savcılıklarına başvurulduğu öğrenilmektedir. *BCA*, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 11.03.1946, Yer No: 165.150..2.

[123] Zonguldak Kömür Havzası'nın denizden kömür nak-



Havzadan deniz yoluyla ulaşılabilen hemen her yere kömür sevk edilmekteydi.

kömürün örneğin 1942'de günde 3.000-4.000 tonu denizyolundan sevk edilmekteydi. Denizyolundan sevk edilen kömür, Çamlı, Kandilli, Kozlu ve İnağzı gibi kıyıdan yükleme tertibatı bulunmayan, korunaksız ağızlardan mavnalarla açıkta bekleyen gemilere taşınarak sevk ediliyordu Bu kıyı boyunca yegâne korunaklı ve yükleme tertibatına sahip olan Zonguldak Limanı'ndan ise Zonguldak-Kozlu demiryolu tünelini de içeren Zonguldak-Kozlu hattı 2 Mayıs 1943'te hizmete girene kadar yeterince yararlanılamadı. Çünkü Zonguldak'ın hemen gerisinde yer alan Üzülmez madenlerinden çıkarılan kömür başta olmak üzere günde 2.200 ton kömür demiryolu ile diğer bölgelere sevke ediliyordu. Dolayısıyla Zonguldak limanı atıl kalmaktaydı. Denizden sevk edilen kömürün yüklendiği ağızların korunaksız yani Karadeniz'in sert hava koşullarına açık olmaları nedeniyle, hava koşullarının kötü gittiği kış aylarında ve ilkbaharda bazı günlerde buralardan gemilere kömür yüklenememekteydi. Buna göre Havza'dan Zonguldak limanında ve ağızlarda gemilere yapılan yüklemenin kış aylarında yaz aylarına göre yüzde 20-30 civarında gerilediği anlaşılmaktadır. (bkz. Tablo 4) Korunaklı bir liman olan Zonguldak'ta ise yaz-kış bir farklılık olmadığı gözlenmektedir. Bu durumun uzaması yani stok kapasiteleri sınırlı olan kömürün harmanlarda birikmesinden dolayı bir süre sonra ocaklarda üretime ara verilmek zorunda kalınmaktaydı. Bu da ülke ekonomisi için hayati öneme sahip olan kömür tüketimini tehlikeye sokmaktaydı.[124]

Havzadan deniz yoluyla ulaşılabilen hemen her yere kömür sevk edilmekteydi. Kömürün taşındığı bu liman ve iskelelerin kabotaj hattında yük ve yolcu gemilerinin uğradığı limanlarla hemen hemen aynı limanlar olduğu görülmektedir. Bu liman ve iskelelerin Marmara kıyılarında yoğunlaştığı görülür. İstanbul ve yakın çevresinde kıyılarda Eskihisar, Darıca, Kartal, Zeytinburnu ve Yedikule gibi enerji ve sanayi tesislerinin bulunduğu yerlere de doğrudan kömür sevk edildiği bilinmektedir. (bkz. Tablo 5)

Kömür boşaltılan limanların boşaltma kabiliyetleri oldukça sınırlıdır. Bunların çoğuna yine kömürün tıpkı Havza ağızlarında yüklendiği gibi açıkta gemilerden mavnalar vasıtasıyla karaya sevk

liyesiyle ilgili olarak sınırları, 325 sayılı Koordinasyon Heyeti kararında "Denize kömür verilen bütün ağızların bulunduğu mıntıka", 447 sayılı Koordinasyon Heyeti kararında da benzer bir şekilde "Denizden kömürün verildiği bütün ağızları ihtiva eden mıntıka "Havza" ve 511 sayılı Koordinasyon Heyeti kararında ise "Denizden kömürün verildiği bütün ağızları ve Ereğli limanını ihtiva eden mıntıka "Havza" şeklinde tanımlanır.

[124] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre: VI, Cilt: 25, 27.05.1942, s.345. Aslan Tufan Yazman, "Kömür Davamız Zonguldak Limanı Islah Edilmedikçe Halledilemez", *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 3 (15 İkinci Kanun/Ocak 1940), s.1. Şükrü Baban, "Havzanın İşletilmesi", *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 25 (21 Birinci Kanun/Aralık 1940), s.2-3.

edildiği anlaşılmaktadır. (bkz. Tablo 6)

Kömürü Havza'dan Türkiye limanlarına taşıyan filoya gelince, denizyolundan nakli için gemilere yüklenene kadar bu sorun ve engellerle karşılaşan kömürün taşınmasında, ticaret filosunun yaklaşık ¾'ünden yararlanılıyordu.[125] Bu gemiler 50-150, 150-560 ve 561-7100 ton arasında kömür taşıma kapasitesi değişen bir filoyu oluşturuyordu. Oldukça küçük olan 50-150 tonluk tekneler dışında kalanların isimleri ve taşıma kapasiteleri ilgili kararnamelerde anılmaktadır. (bkz. Tablo 7 ve Tablo 8) Filo hem özel kişi ve şirketlere ait hem de devlete ait gemilerden oluşuyordu. Filoda 50-150 ton arası kaç tekne ve toplam tonajları nedir bilinmemektedir. Ancak örneğin 1942'de 150-560 ton arası tonajları değişen 52 gemiden oluşan toplam tonajı 13.798 olan ve 561-7100 tonluk 47 gemiden oluşan toplam tonajı 133.437 olan motor ve gemilerle Havza'dan Türkiye'nin çeşitli limanlarına kömür taşınmaktaydı. Bu filonun genel olarak yaşlı bir filo olduğu söylenebilir. Yaşları tespit edilebilen 561-7100 tonluk gemilerden oluşan filonun ortalama yaşı 46,6'ydı. Bu gemilerin hiçbiri 10 yaşından genç değildi. Filodaki 47 gemiden 34'ü yani filonun % 72,3'ü 40 yaş ve üstündeydi. 47 şilebin 3'ü kamuya ait iken, geri kalan 44'ü özel kişi ve şirketlere aitti. Kamuya ait 3 şilep filonun hemen hemen en büyük gemileriydi ve toplam taşıma kapasitesinin yüzde 14,22'sini oluşturmaktaydı. (bkz. Şekil 19)

Sonuç

Türkiye İkinci Dünya Savaşı'nda savaşmayan ülkeler arasında yer almakla birlikte savaşın olumsuz etkilerini özellikle ekonomisinde yoğun olarak hissetti. Savaşın neden olduğu güvenlik sorunları, limanların altyapılarının yetersizliği ve ticaret filosunun artan talebe yanıt veremez bir halde olması gibi nedenlerle bu dönemde deniz ulaşımında yolcu ve özellikle yük taşımacılığında zor bir dönem yaşandı. Yolcu taşımacılığında yaşanan aksaklıklar, deniz yoluyla seyahat etmek isteyen insanların seyahat planlarının aksamasına neden oldu. Yük taşımacılığında yaşanan aksamalar ise savaş yıllarının en temel sorunlarının başında gelen iaşe meselesinin yalnızca üretimin tüketimi karşılayamamasıyla ilgili olmadığını, ulaşım ve lojistik alanlarındaki yetersizliklerin iaşe sorununun daha derin yaşanmasında etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Yani örneğin taze meyveden, canlı hayvana birçok malın tüketiminin altında üretilmesinin veya üretiminin üstünde talep edilmesinin yanı sıra bu malların pazara arzında yaşanan gecikmelerin iaşe sorununu derinleştirdiği söylenebilir.

Bu sorun karşısında hükümetler, gücünü Milli Korunma Kanunu'ndan alan uygulamalarla denizyolundan yük taşımacılığını düzenlemeye çalıştılar. Bu bağlamda deniz taşıtlarının trafiği ve taşıma ücretleri yani navlunlar tarifeye bağlandı. Ancak kömür taşımacılığı örneğinden de anlaşılacağı üzere sorunun trafiğin tek elden düzenlenmesi ve navlun tarifelerin belirlenmesi ile çözülemeyeceği aşikardır. Nitekim hem savaş kaynaklı hem sektörün yapısal sorunlarının etkisiyle zaman zaman deniz taşımacılığının durma noktasına geldiği görülür. Bu bağlamda savaş yıllarında sektörün şu özellikleri ve sektörün üzerinde etkili olan şu dinamiklerin yeniden sorgulanmasında yarar vardır.

Kabotaj Kanunu ve uygulaması: Milli İktisat politikasının denizlere yansıması olan kabotaj ile deniz gibi stratejik bir alanda dönem itibariyle etkili olan kaygılarla yabancıların etkinliğine son verilmek ve bu alanda yerli sermayenin birikimine yol açmak istendi. Ancak sonucu itibariyle bakıldığında yerli sermayenin denizde etkin yatırımlar yapmadığı-yapamadığı, aksine yabancı rekabetinden korunan kabotaj hattında faaliyet göstererek görece daha küçük de olsa kârlarla yetinerek risk almadan faaliyetlerini sürdürdüğü anlaşılmaktadır.

Tek gemilik filolar: Bu bağlamda taşıma kapasitesi olarak küçük ve çoğu yaşlı, birer gemiye sahip kişi veya şirketlerin varlığına işaret etmek gerekir.

Deniz taşımacılığında perakendeci anlayış ve "miks gemi" kullanımı: Denizyolu ulaşımında tek tip yük taşıyan gemilere duyulan ihtiyacın artmasına karşın miks gemi egemenliğine son verilmemesi hem sermaye birikiminin yetersizliği ile hem de gözetilen sektörün, rekabet kaygısı taşımadığı için yetersiz ve eski gemileri kullanmaya devam etmesini sağladığı düşünülebilir.

En büyük armatör devlet: Buna karşın devlet, döneme damgasını vuran bir anlayışın yansıması olarak özel kesimin deyim yerindeyse nefesinin yetmediği, yani sermaye yetersizliğinin yaşandığı bu alanda da yatırımcı ve işletmeci rolünü üstlendi. Bu bağlamda devletin en büyük armatör haline geldiği söylenebilir. ■

[125] *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre: VI, Cilt: 27, 12.08.1942, s.62.

Ekler

Tablo 1
İkinci Dünya Savaşı Sırasında Batan Gemiler

Battığı Tarih	Geminin Adı	Yapım Yılı	Tipi	Groston	Sahibi	Battığı Yer	Batış Nedeni
23.12.1939	s/s Kızılırmak	1898	Buharlı yük gemisi	2.794	Özel	Karadeniz	Kötü hava koşulları
14.04.1941	s/s Trabzon	1919	Buharlı yük gemisi	2.706	Özel	Ege Denizi	Hava saldırısı sonucu
23.06.1941	s/s Refah	1901	Buharlı yük gemisi	3.805	Özel	Akdeniz	Bir İtalyan denizatsının torpido saldırısı sonucu
01.11.1941	s/s Samsun	1889	Buharlı yük ve yolcu gemisi	1.514	Özel	İstanbul	Haliç'te alabora oldu
18.11.1941	s/s Yenice	1876	Buharlı yük gemisi	641	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-215'ün torpil saldırısı sonucu
03.12.1941	s/v Kaynakdere	?	Yelkenli gemi	85	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-214'ün açtığı top ateşi sonucu
01.01.1942	s/v Koraltepe	?	Yelkenli gemi	209	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-214'ün açtığı top ateşi sonucu
20.02.1942	s/s Kurtuluş	1883	Buharlı yük gemisi	2.735	Özel	Marmara Denizi	Kötü hava koşulları
23.02.1942	m/v Çankaya	1886	Motorlu-yelkenli gemi	268	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-213'ün başarısız torpido saldırından sonra açtığı top ateşi sonucu
18.05.1942	Duatepe	1893	Motorlu kargo gemisi	128	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh- 205'in açtığı top ateşi sonucu
23.05.1942	Şafak	1888	Motorlu yük gemisi	330	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı SHCH-205'in torpido saldırısı sonucu
29.05.1942	s/v Hüdavendigar	?	Yelkenli Gemi	90	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-214'ün çarpması sonucu
31.05.1942	s/v Mahbubdihan	?	Yelkenli gemi	85	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-214'ün açtığı top ateşi sonucu
02.06.1942	s/v Kaynarca	?	Yelkenli gemi	100	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-214'ün çarpması sonucu
08.12.1942	Kociboğlu	?	Motorlu yelkenli gemi	176	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı D-5'in açtığı top ateşi sonucu
27.01.1943	s/s Adana	1870	Buharlı yolcu gemisi	1.158	Özel	Karadeniz	Kötü hava koşulları
19.05.1943	s/s Sakarya	1889	Buharlı yük ve yolcu gemisi	2.574	Özel	Akdeniz	Kötü hava koşulları nedeniyle kara oturmuş ve kayalara çarparak parçalanmıştır
22.07.1943	s/v Hüdayı Bahri	?	Yelkenli gemi	29	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı L-4'ün açtığı top ateşi sonucu
22.07.1943	s/v Tayyari	?	Yelkenli gemi	409	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı L-4'ün açtığı top ateşi sonucu
23.07.1943	s/v Gürpınar	?	Yelkenli gemi	100	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı L-4'ün açtığı top ateşi sonucu
19.12.1943	s/s Kalkavan	1890	Buharlı yük gemisi	1.825	Özel	Karadeniz	Mayına çarparak
19.01.1944	s/s Trak	1938	Buharlı yolcu gemisi	1.414	Devlet	Marmara Denizi	Kötü hava koşulları nedeniyle kayalara çarparak batmıştır
30.03.1944	s/s Krom	1927	Buharlı yük gemisi	3.359	Devlet	Ege Denizi	Milliyeti bilinmeyen bir denizaltıdan atılan torpil sonucu
05.08.1944	s/v Mefkure	1929	Motorlu yelkenli gemi	52	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-215'ün torpil saldırısı ve açtığı top ateşi sonucu
25.08.1944	s/s Yılmaz	?	Yük gemisi	1.712	Özel	Karadeniz	Sovyet denizaltısı ShCh-215'ün torpil saldırısı sonucu

Kaynak: www.wrecksite.eu'da yer alan bilgilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 2 Eylül 1940 İtibariyle Ticaret Filosunda Bulunan Yolcu ve Yük Gemileri			
Yolcu Gemileri			
İsim		Groston	Yapım Yılı
Ege		5.275	1908
Gülcemal		5.122	1874
İzmir		4.875	1907
Ankara		4.765	1906
Karadeniz		4.731	1905
Cumhuriyet		4.179	1894
Tarı		4.026	1908
Aksu		3.905	1909
Güneysu		3.845	1908
Etrüsk		2.992	1938
Kadeş		2.990	1938
Tırhan		2.990	1938
Erzurum		2.539	1901
Dumlupınar		1.991	1888
Konya		1.745	1890
İnönü		1.737	1891
Marakas		1.415	1938
Sus		1.415	1938
Trak		1.414	1938
Anafarta		1.354	1898
Çanakkale		1.338	1895
Mersin		1.186	1896
Antalya		1.024	1891
Ülgen		929	1886
Bursa		929	1900
Saadet		819	1884
Bartın		741	1869
Seyyar		719	1877
Kemal		674	1878
Tayyar		409	1878
Uğur		211	1911
Toplam		72.284	
Yük Gemileri			
Sahibi	İsim	Groston	Yapım Yılı
A.Cenap Ş.	Zonguldak	1.600	1903
Abdi Vehbi	Sevim	1.600	1889
Ahmet	Sümer	1.920	1880
Aldıkaçtı	Anadolu	781	1896
Aldıkaçtı	Samsun	1.521	1889
Aldıkaçtı	Yılmaz	850	1885
Arslan	Galatasaray	960	1890
Arslan	Sakarya	3.355	1888
B.B.	Doğan	5.750	1901
B.B.	İkbal	5.500	1900
B.B.	Necat	3.675	1895
B.B.	Pek	632	1887
B.B.	Refah	5.912	1901
B.B.	Sebat	1.900	1894
B.B.	Şule	3.070	1893
B.B. Kalkavan	Vatan	4.700	1892
Barak	Demirhisar	650	1873
Basri	Ilgaz	1.040	1920
Cemal	İnal	3.100	1921

Doktor Nihat	Zuhal	850	1861
Faik ve Fuat	Balkaya (m)	550	1890
Faik ve Fuat	Şark	1.650	1894
Fehmi	Adana	1.200	1870
Fehmi	Kaplan	2.600	1890
Fuat	Türkan	793	1878
Gerevanyan	Emek	946	1890
H. Tayyar	Burhaniye	5.730	1902
Hüseyin	Genç	260	1920
İ. Hakkı	Antares (tanker)	5.150	1893
Kalkavan	Kalkavan	2.850	1890
Kalkavan	Mete	5.650	1910
Kalkavan	Nazım	4.850	1895
Kalkavan	Üsküdar	4.210	1892
Mehmet	Hacı Eşref	500	1891
Nazım	Füruzan	1.470	1880
Nazım	Suad	2.065	1886
Osman	Hatay	743	1913
Ruşen evlatları	Platin	5.580	1900
Ruşen evlatları	Şadan	3.470	1890
Sohtorik	Altay	5.200	1902
Sohtorik	İstikbal	3.600	1890
Sosyete Şilepçilik	Bakır	7.330	1921
Sosyete Şilepçilik	Demir	6.330	1925
Sosyete Şilepçilik	Krom	5.770	1927
Şilepçilik T.L.	Aktan	1.020	1862
Şilepçilik T.L.	Atilla	1.594	1907
Şilepçilik T.L.	Sinop	2.530	1913
Şirket-i Hayriye	Erol	4.200	1918
Şükrü	Eti	1.900	1889
Tavil	Kurtuluş	2.400	1884
Tavil	Tavilzade	2.000	1873
Yelkenci	Tan	3.940	1921
Yelkenci	Yelkenci	3.340	1890
Z.V.K.T. Limitet	Kanarya	3.797	1919
Toplam: 154.584			
Genel toplam: 226.868			
Kaynak: "Yolcu vapurlarının tonajı ve inşa tarihleri", *Deniz*, Sayı: 63 (Eylül 1940), s. 19.			

Tablo 3 Türk Bandıralı Şileplerin 1940 Yılı Mart Ayının Son Haftası İtibariyle Durumları	
Adana	İstanbul'da yulaf boşaltıyor
Aktan	Zeytinburnu'nda çimento yüklüyor
Altay	Beşiktaş önünde
Anadolu	İstanbul'da boşaltıyor
Antares (tanker)	Hayfa-Cezayir arasında seferde
Atilla	Mersin hattında
Bakır	Mersin'de krom yüklüyor
Balkaya (motor)	Çamlı'da kömür yüklüyor
Burhaniye	Marsilya'da
Demir	Marsilya'ya gidiyor
Doğan	Zonguldak'ta kömür yüklüyor
Emek	İstanbul'da kereste boşaltıyor
Erol	Kuruçeşme'de boşaltıyor
Eti	Ayancık'ta kereste yüklüyor
Florya	Kartal'da kömür boşaltıyor
Füruzan	İstanbul'da kömür boşaltıyor
Galatasaray	Beşiktaş önünde
Genç	Zonguldak'a gidiyor
Hacıeşref	Zonguldak'ta kömür yüklüyor
Hatay	Gittiği yer bilinmiyor
İkbal	Zonguldak'ta kömür yüklüyor
İlgaz	Samsun'da kömür boşaltıyor
İnal	Fransa'da time charter
İstikbal	İskenderiye'de fosfat boşaltıyor
İzmir	Dolmabahçe önünde
Kalkavan	Zonguldak'ta yüklüyor
Kanarya	Sirkeci'de kömür boşaltıyor
Kaplan	İstanbul'da tamirde
Krom	Ortaköy'de boşaltıyor
Kurtuluş	Kozlu'da kömür yüklüyor
Kutlu	Kuruçeşme'de boşaltıyor
Mete	Fransa'da time charter

Nâzım	İskenderiye'de boşaltıyor
Necat	Kömür boşaltıyor
Pek	Zonguldak'ta kömür yüklüyor
Platin	Fransa'da time charter
Refah	Mersin'de kömür boşaltıyor
Sakarya	Hayfa'da
Samsun	İstanbul'da kömür boşaltıyor
Sebat	İzmit'te kömür boşaltıyor
Sevim	Karadeniz'de
Sinop	Karadeniz'de tuz boşaltıyor
Suat	Samsun'da tuz boşaltıyor
Sümer	Beşiktaş önünde
Şadan	Fransa'da time charter
Şark	Zeytinburnu'nda kömür boşaltıyor
Şule	Zonguldak'ta kömür yüklüyor
Tan	Fransa'da time charter
Tavilzade	İstanbul'da kömür boşaltıyor
Türkân	Tuna'da
Üsküdar	Köstence'de boşaltıyor
Vatan	Tamirde
Yelkenci	Kozlu'da kömür yüklüyor
Yılmaz	İzmir'de kereste boşaltıyor
Zonguldak	İstanbul'da kömür boşaltıyor
Zuhal	Kuruçeşme'de kömür boşaltıyor
Kaynak: "Türk şileplerinin mart ayının son haftasında vaziyeti", *Deniz*, Sayı: 58 (Nisan 1940), s. 19.	

Tablo 4
Zonguldak Kömür Havzası'ndaki Ağızlardan ve Limandan Günlük Kömür Yükleme Kapasitesi (ton)

	YAZ			KIŞ		
Vapur Tonajı	700-3.000	3.001-5.000	5000'den fazla	700-3.000	3.001-5.000	5000'den fazla
Ağızlar:						
Kandilli	400	500	600	300	400	500
Kozlu Kasap Tarla	400	500	600	300	400	500
Zonguldak Limanı:						
No: 1 Vinç	500	650	750	500	650	750
No: 2 Vinç	500	650	750	500	650	750
Şarjöman	500	600	700	500	600	700

Yaz mevsimi nisan ayının 15'inden ekim ayının sonuna kadar, kış mevsimi kasım ayının başından nisan ayının 15'ine kadardır.
Kaynak: "Hakiki ve Hükmi Hususi Şahıslara Ait Türk Bayrağını Hâmil 50 (Dahil) Kömür Hamule Tonundan Yukarı Makineli Bütün Deniz Nakil Vasıtalariyle Havzadan Başlıca Türk Limanlarına Taşınacak Maden Kömürü İçin Yeniden Tesbit Olunan Azami Navlun Miktarlarına Dair Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 5406 (17 Mayıs 1943), s. 5029-5033.

Tablo 5
Zonguldak Kömür Havzası'ndan Deniz Yoluyla Kömür Sevk Edilen İskele ve Limanlar

Çıkış Limanı	Varış Limanı	
	Marmara Denizi	
Havza	İstanbul (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7),	
	Marmara İskele ve Limanları□	İzmit (2), (3), (4), (5), (6), (7), Derince (1), (3), (4), (5), (6), (7), Gölcük (2), (3), (4), (5), Mudanya (2), (3), (4), (5), (6), (7), Gemlik (2), (3), (4), (5), (6), (7), Eskihisar (4), (5), (6), (7), Bandırma (2), (3), (4), (5), (6), (7), Erdek (2), (3), (4), (5), Tekirdağ (2), (3), (4), (5), (6), (7), Çanakkale (2), (3), (4), (5), (6), (7), Kartal (4), (5), (6), (7), Bakırköy (4), (5), (6), (7), Zeytinburnu (4), (5), (6), (7), Yedikule (4), (5), (6), (7), Gelibolu (6), (7), Karabiga (6), Darıca (7)
Havza	Ege Denizi	
Havza	Ayvalık (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
Havza	İzmir (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
Havza	Marmaris (2), (3), (4), (5)	
Havza	Fethiye (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
	Akdeniz	
Havza	Antalya (2), (3), (4), (5)	
Havza	Mersin (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
Havza	İskenderun (1), (2), (3), (4), (5)	
	Karadeniz	
Havza	Samsun (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
Havza	Trabzon (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
Havza	Hopa (2), (3), (4), (5), (6), (7)	
Havza	Karaburun (2), (3), (4), (5), (6), (7)	

Kaynaklar:
(1) "Deniz Vasıtalarının (Sarnıçlı Gemiler Hariç) Ecnebi Limanlarına Yapacakları Seferlerin Münakalât Vekilliğinin Müsaadesile Yapılmasına Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4463 (20 Mart 1940), s. 13518.
(2) "15 Nisana Kadar Tesbit Olunan Azamî Maden Kömürü Navlunları İçin Yeniden Hazırlanıp 11/4/1940 Tarih ve 1/43 Sayılı Tezkeresile Teklif Olunan İlişik 21 Numaralı Kararnamenin Meriyete Konulması Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4486 (16 Nisan 1940), s. 13655.
(3) "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyattan 1 İkinciteşrin 1940'dan 15 Nisan 1941 Tarihine Kadar Muteber Olmak Üzere Alınacak Azami Navlunlar Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4650 (31 Teşrinievvel/Ekim 1940), s. 14894-14895.
(4) "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyattan Alınacak Azami Navlun Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4789 (19 Nisan 1941), s. 807.
(5) "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat İçin 14/4/1941 Tarih ve 2/15586 Sayılı Kararname ile 1/11/1941 Tarihine Kadar Tespit Edilmiş Olan Azamî Navlunların 15/4/1942 Tarihine Kadar Muteber Olmak Üzere, Yeniden Tespit Edilmesine Mütedair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 4960 (17 Teşrinievvel/Ekim 1941), s. 1913-1914.
(6) "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5096 (30 Nisan 1942), s. 2783-2785.
(7) "Navlun Tarifesi Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5841 (26 Teşrinievvel/Ekim 1944), s. 7801-7809.
*İlk kararnamede "Derince" dışında Marmara limanlarının adı verilmemiştir. Bunun yerine "bütün Marmara limanları" ifadesi kullanılmıştır.

Tablo 6
50 Ton ve Yukarı Motor ve Gemilerle İçin Çeşitli Limanların Boşaltma Kabiliyetleri

Limanların Sınıflandırılması	50-600 ton hacmindeki motorlar için günde Ton	601-2.000 ton hacmindeki gemiler için günde Ton	2.001-4.250 ton hacmindeki gemiler için günde Ton	4.250 ve daha yukarı hacimdeki gemiler için günde Ton
Birinci Sınıf Limanlar	150	350	400	450
Beşiktaş				
Haydarpaşa				
Sirkeci				
Kuruçeşme				
Haliç				
Derince				
İzmir				
Fethiye				
Mersin				
İskenderun				
Samsun				
Trabzon				
İkinci Sınıf Limanlar	100	300	350	400
Zeytinburnu (Yedikule)				
Kartal				
Eskihisar				
Bakırköy				
Paşabahçe				
Bandırma				
Tekirdağ				
Gemlik				
İzmit				
Üçüncü Sınıf Limanlar	75	150	200	250
Hopa				
Çanakale				
Gelibolu				
Karaburun				
Mudanya				
Ayvalık				
Finike				
Anamur				

Not: Bu tabloda anılmayan limanlar üçüncü sınıf liman olarak kabul edilir.
Kaynak: "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5096 (30 Nisan 1942), s. 2783-2785. s. 2783-2785. "Hakiki ve Hükmi Hususi Şahıslara Ait Türk Bayrağını Hâmil 50 (Dahil) Kömür Hamule Tonundan Yukarı Makineli Bütün Deniz Nakil Vasıtalariyle Havzadan Başlıca Türk Limanlarına Taşınacak Maden Kömürü İçin Yeniden Tesbit Olunan Azami Navlun Miktarlarına Dair Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5406 (17 Mayıs 1943), s. 5029-5033.

Tablo 7 Kömür Filosu "150-560 Tonluk Motor ve Gemiler"		
Geminin İsmi		Taşıyabileceği Kömür Miktarı (ton)
1	Hüdaverdi	150
2	Ticaretibahri	150
3	Şiriemin	160
4	Karakaya	170
5	Dürüst	180
6	Zaferimilli	180
7	Bartın	200
8	Kayar	200
9	Pınar	200
10	Suzan (Heybeliada)	200
11	İmdat	210
12	Tuna	210
13	Savlet	214
14	Akbel	215
15	Nimetihüda	215
16	Çankaya	220
17	Duatepe	220
18	Ereğli	220
19	Şahingeri	222
20	Sabır	225
21	Erkan	230
22	Karınca	230
23	Okan	230
24	Amasya	240
25	Efe	240
26	İkbal	280
27	Taşucu	246
28	Hıfzırrahman	250
29	Hüdakerim	250
30	Ihsanıhüda	250

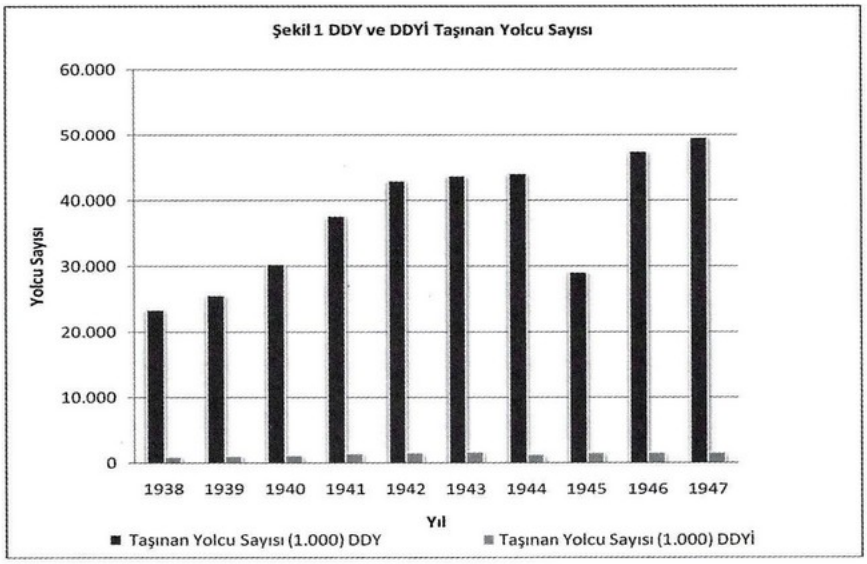
31	Lütfühüda	250
32	Kenan (Kartaltepe)	260
33	Şark 2	260
34	Demirtaş	265
35	Kartalkaya	265
36	Bademliarslan	270
37	Feyyaz	270
38	Terakki	270
39	İskenderun	280
40	İyidere	286
41	Güven	300
42	Yirmiüçnisan	300
43	Viçe	315
44	Genç	320
45	Arslan	350
46	Sevim (Terakki)	350
47	Selahahtin	400
48	Hacıeşref	420
49	Şafak	450
50	Uygur	450
51	İhsan	500
52	Demirhisar	560
Toplam Tonaj		13.798

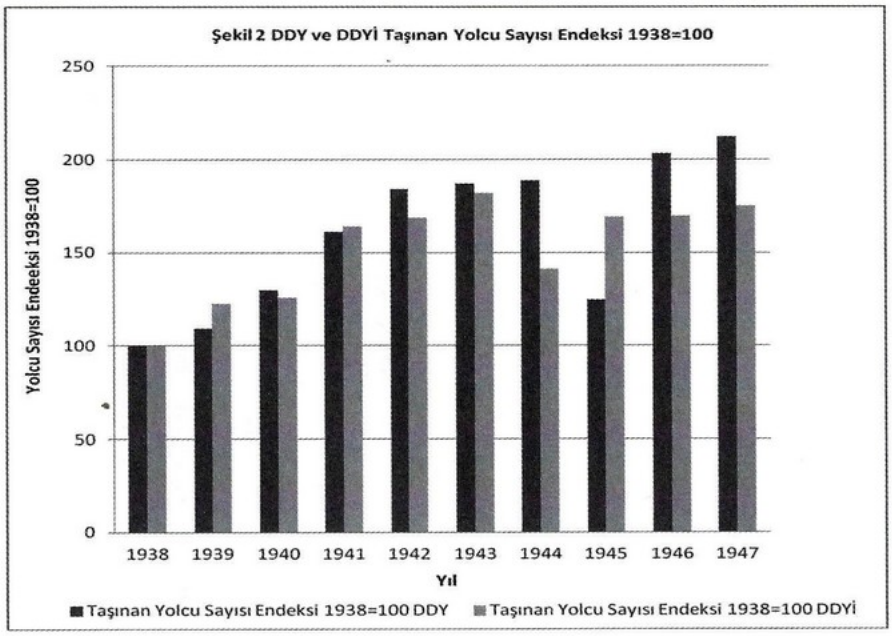
Kaynak: "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5096 (30 Nisan 1942), s. 2783-2785.

Tablo 8 Kömür Filosu "561-7100 Tonluk Gemiler"				
Geminin İsmi		Taşıyabileceği Kömür Miktarı (ton)	İnşa Yılı	Sahibi
1	Hatay	700	1913	Osman Kaptan
2	Pek	720	1887	İsmet Barzilay
3	Anadolu	720	1896	Mustafa, Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı
4	Türkân	743	1878	Fuat Recep
5	Yılmaz	800	1885	Mustafa, Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı
6	Zuhal	800	1861	Dr. Nihat
7	Emek	899	1890	Hayik Kelesyan
8	Galatasaray	900	1890	Sadıkoğlu Aslan ve Mahdumu
9	Kutlu	950	1882	Sırrı Dede
10	Aktan	970	1862	Hamid Selimoğlu ve Şerikleri
11	Ilgaz	990	1920	Necibe N. Basri
12	Florya	1.375	1893	Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Limited Şirketi
13	Füruzan	1.420	1880	Sadıkoğlu Nazım
14	Sevim	1.520	1889	Abdi Vehbi Dural
15	Zonguldak	1.525	1903	Ahmet Kalaycıoğlu ve ortakları
16	Şark	1.575	1894	Faik Zeren ve Şeriki
17	Adana	1.675	1870	Sadıkzade Fehmi
18	Atilla	1.775	1907	Hamid Selimoğlu ve Şerikleri
19	Eti	1.800	1889	Yakup Şükrü Uzuner
20	Sümer	1.800	1880	Ahmet Behçet Müezzinoğlu
21	Sebat	1.825	1894	Barzilay&Benjamin
22	Tavil	1.875	1873	Taviloğlu Mustafa ve Kardeşleri Kolektif Şirketi
23	Suat	1.975	1886	Sadıkoğlu Nazım
24	Sinop	2.470	1913	Türk Şilepçilik Limited Şirketi

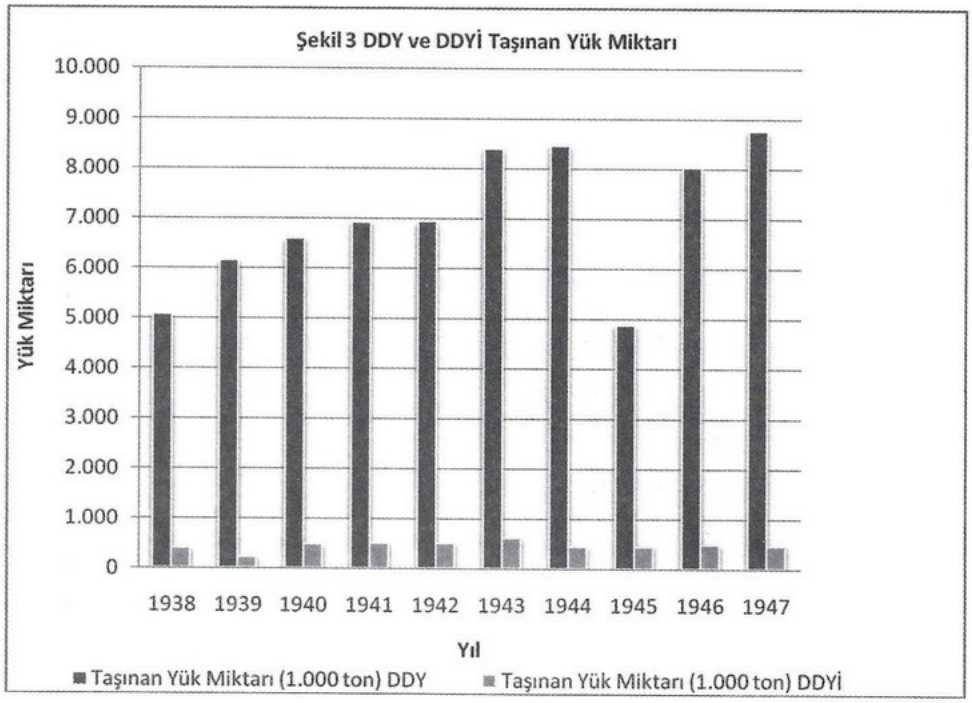
25	Kalkavan	2.750	1890	Kalkavan Rıza ve Oğlu İsmail Vapur İdaresi
26	Kaplan	2.850	1890	Mehmet Doğan&Sadıkzade Fehmi
27	Şule	2.970	1893	Barzilay&Benjamin
28	İnal	3.000	1921	Mustafa Cemaloğlu- Ferit İnal
29	Yelkenci	3.240	1890	Yelkenci Lütfi
30	Sakarya	3.250	1888	Sadıkoğlu Aslan ve Mahdumu
31	İstikbal	3.415	1890	Hüseyin Avni Sohtorikoğlu
32	Necat	3.500	1891	Barzilay&Benjamin
33	Şadan	3.600	1890	Sadıkzade Ruşenoğulları
34	Tan	3.800	1921	Yelkenci Lütfi
35	Erol	4.100	1918	Şirket-i Hayriye
36	Üsküdar	4.100	1892	Kalkavan Rıza ve oğlu İsmail Vapur İdaresi
37	Vatan	4.550	1892	Kalkavan Rıza ve oğlu İsmail Vapur İdaresi
38	Nâzım	4.700	1895	Kalkavan Rıza ve oğlu İsmail Vapur İdaresi
39	Altay	5.100	1901	Hüseyin Avni Sohtorikoğlu
40	İkbal	5.350	1900	Barzilay&Benjamin
41	Mete	5.450	1910	Kalkavan Rıza ve oğlu İsmail Vapur İdaresi
42	Doğan	5.530	1901	Barzilay&Benjamin
43	Burhaniye	5.550	1902	Hantaloğlu Tayyar Vapurları
44	Krom	5.650	1927	DDY
45	Platin	5.800	1900	Sadızade Ruşenoğulları
46	Demir	6.280	1925	DDY
47	Bakır	7.100	1921	DDY
Toplam Tonaj:		133.437		

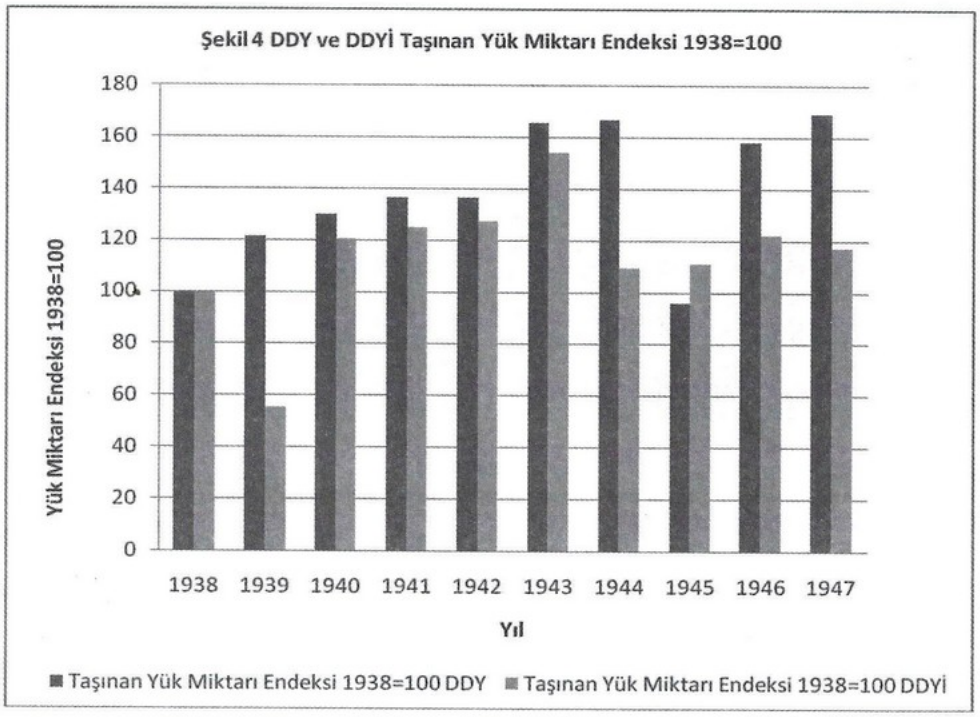
Kaynak: "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat Hakkında Kararname", *Resmi Gazete*, Sayı: 5096 (30 Nisan 1942), s. 2783-2785.



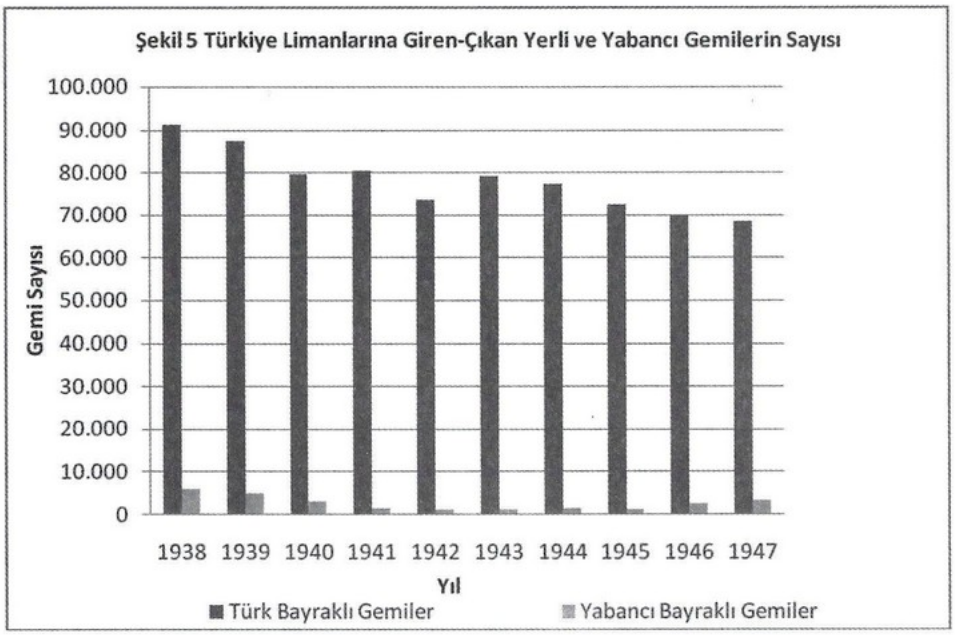


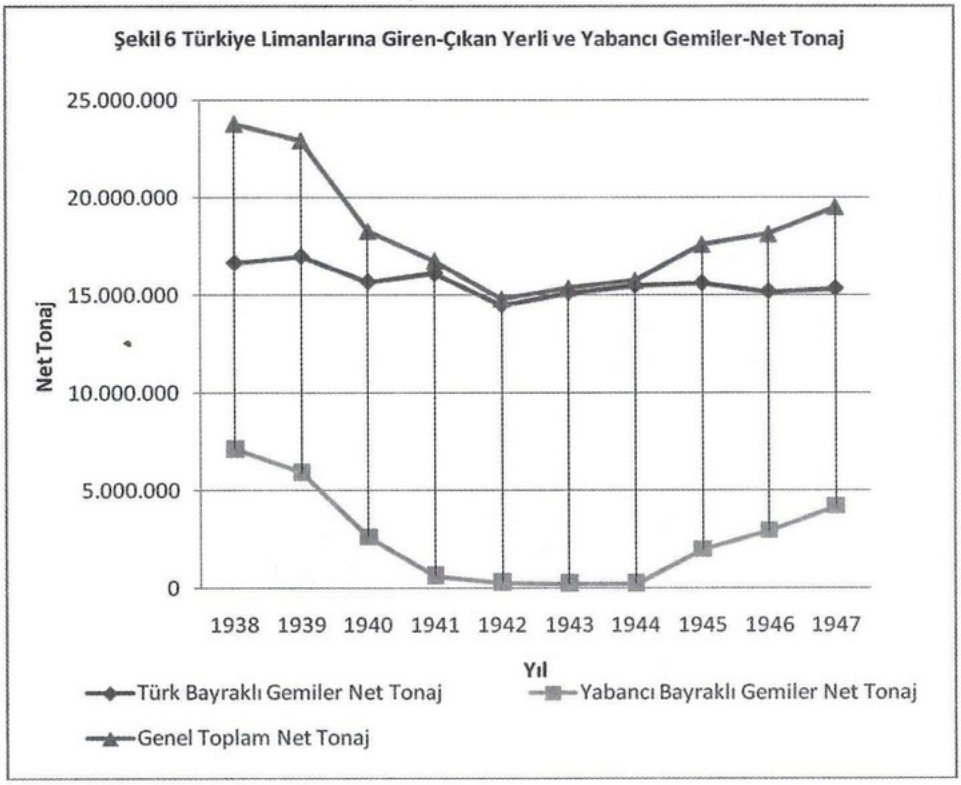
Şekil 1-2 Kaynak: İsmail Hüsrev Tökin, *Rakamlarla Türkiye,* Cilt: 2, Ankara, DİE Yayını, 1949, s. 153. *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 15, Ankara, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü Yayını, 1946, s. 490-500. *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 17, Ankara, T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü Yayını 1949, s. 366, 384. *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 19, Ankara, T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü Yayını 1951, s. 422-430. Aktaran: İlhan Tekeli-Selim İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* Cilt: 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014, s. 370 ve 388, tablo 8.3, 8.4 ve 8.15.



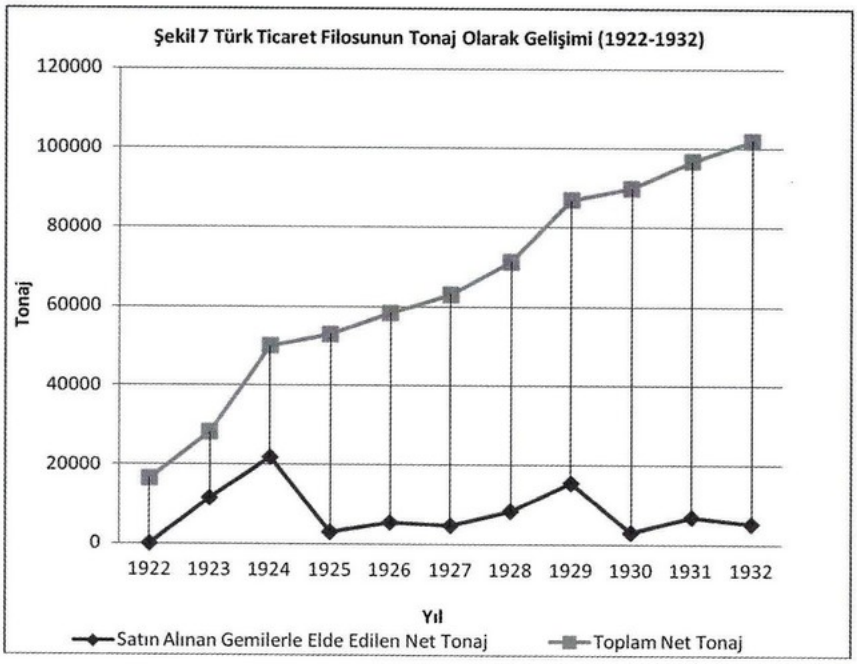


Şekil 3-4 Kaynak: Tökin, *Rakamlarla Türkiye,* s. 153. *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 15, s. 490-500, Cilt: 17, s. 369, 392. Cilt: 19, s. 422-430. Aktaran:Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s. 370 ve 388, tablo 8.3, 8.4 ve 8.15.

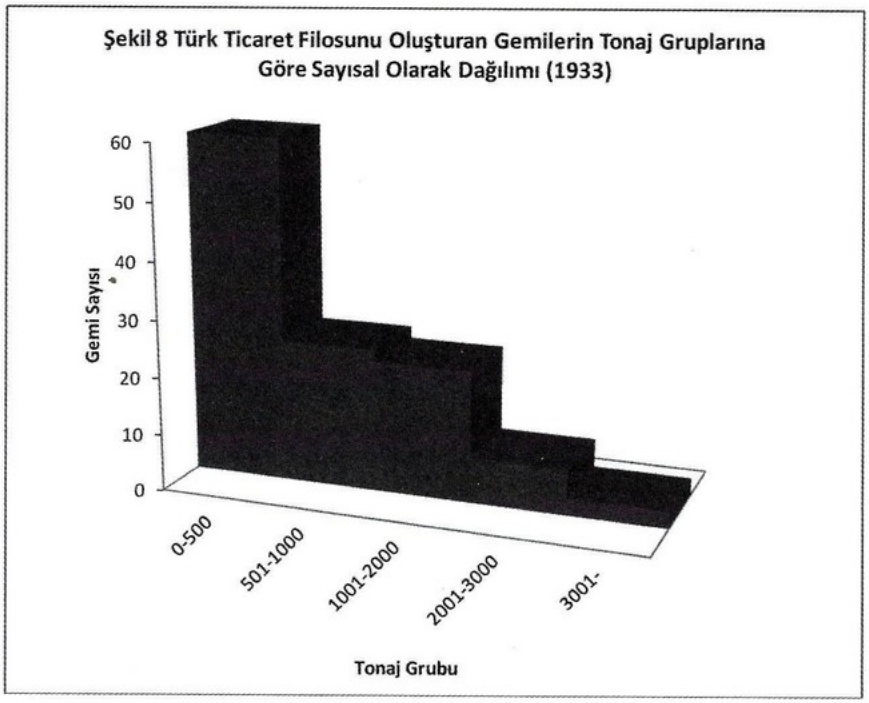




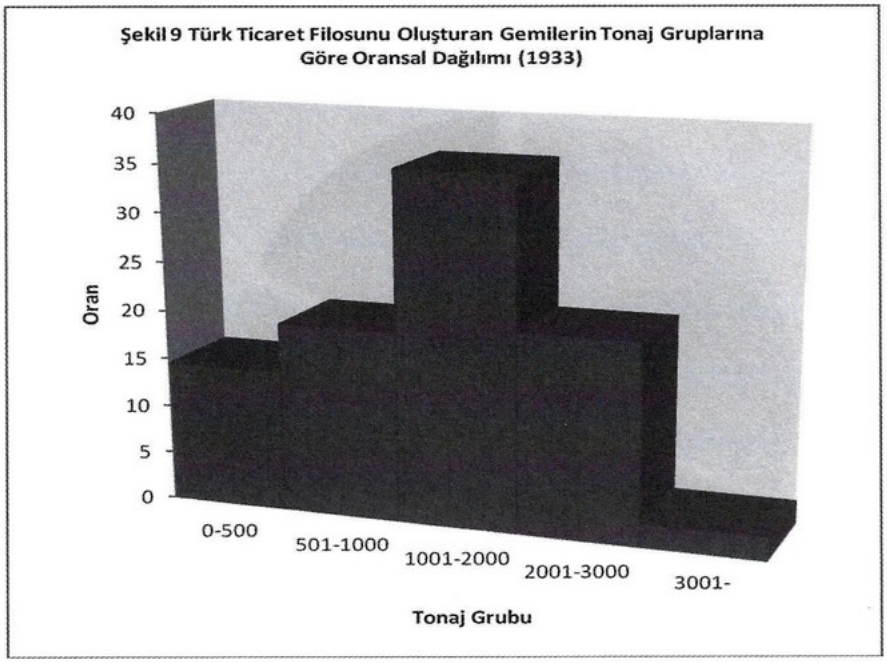
Şekil 5-6 Kaynak: *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 15, s. 518. *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 16, Ankara, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü Yayını,, 1948, s. 569. Aktaran: Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s. 389, tablo 8.16.



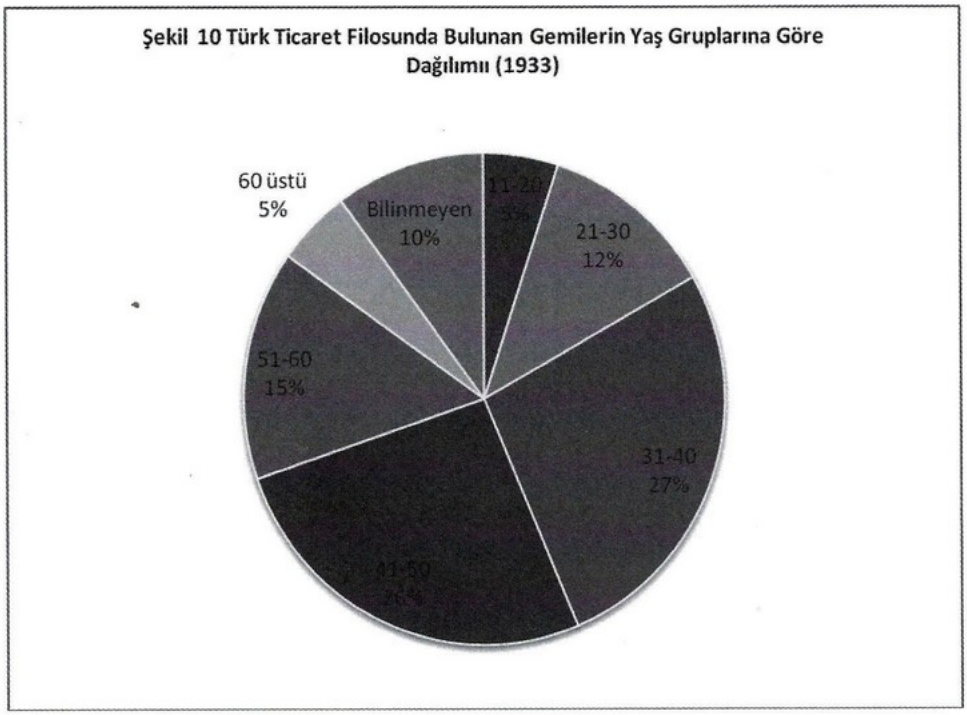
Walker D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934,* Cilt: 4, Ankara, Köy Öğretmeni Matbaası, 1936, s. 321-322.



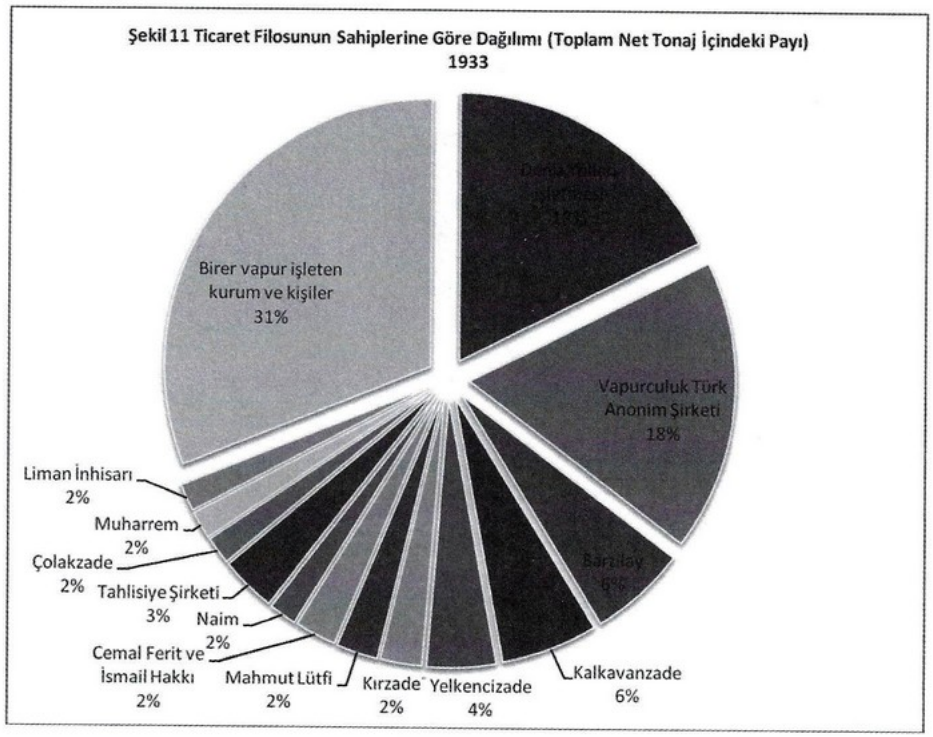
Walker D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934,* s. 338.



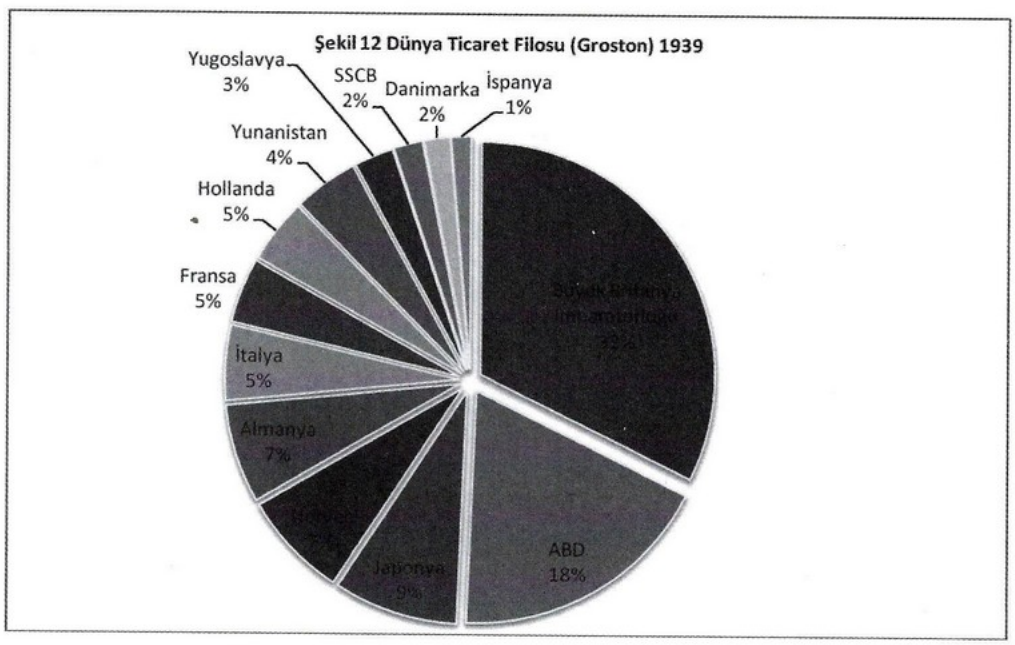
Walker D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934,* s. 338.



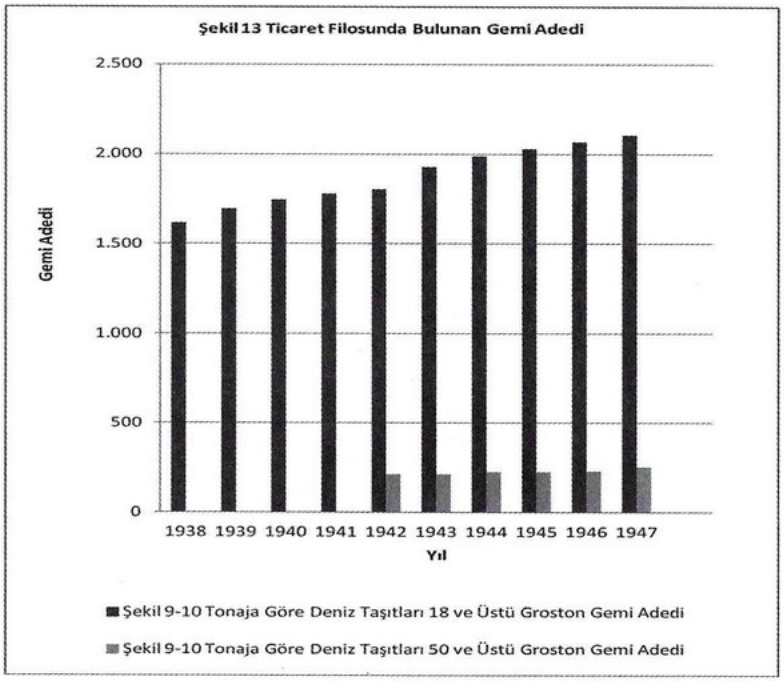
Walker D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934,* s. 337.

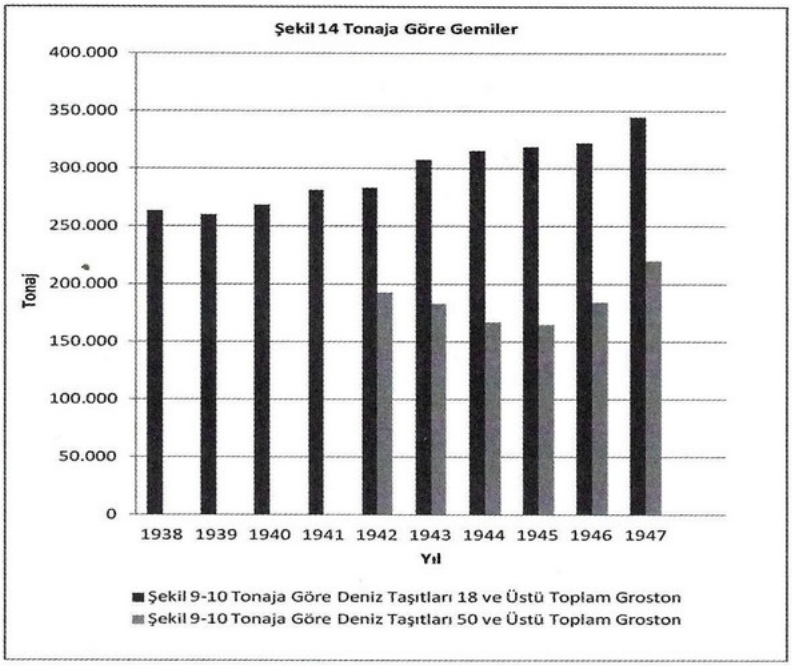


Walker D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934,* s. 336.



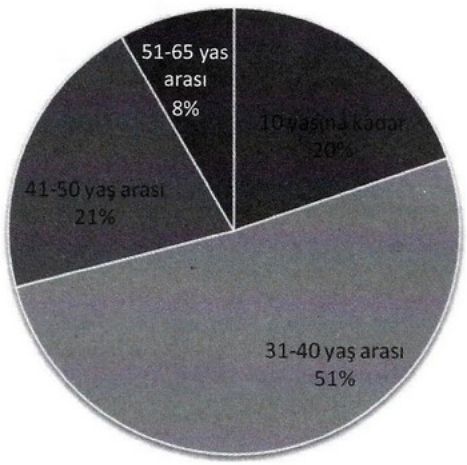
Kaynak: Refet Gürol, "Deniz ticaretimizin önemi", *Deniz,* Sayı: 113-114 (Kasım-Aralık 1944), s. 7.



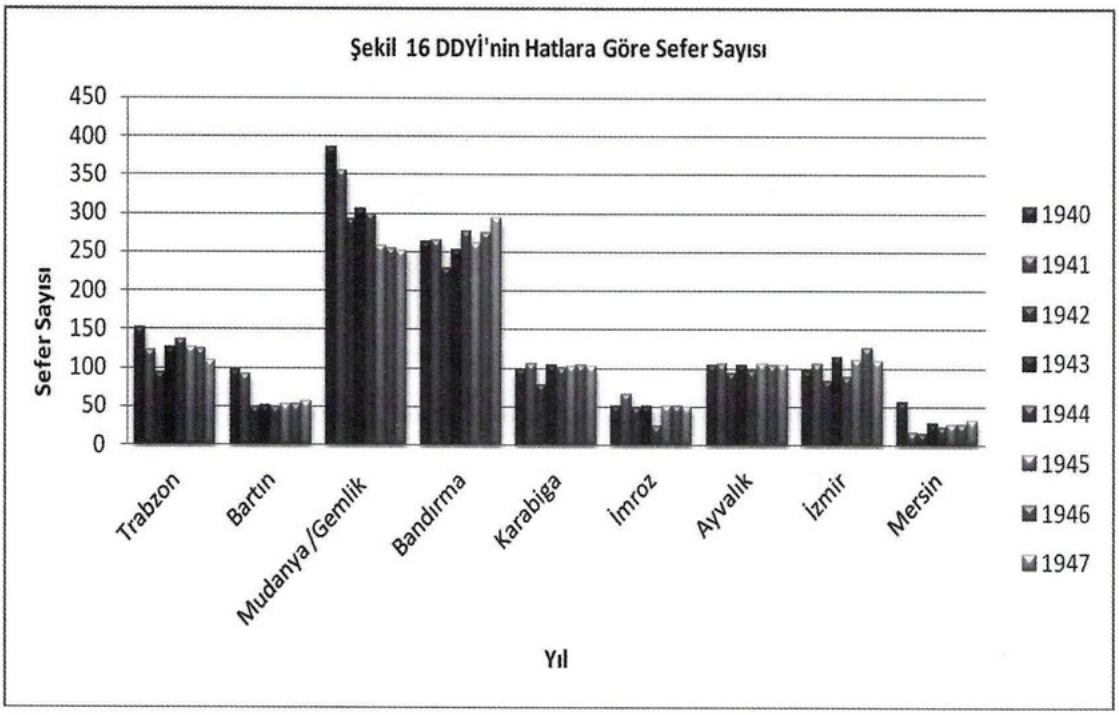


Şekil 13-14 Kaynak: *Türkiye'de Toplumsal Gelişmenin 50 Yılı,* Ankara, DİE Yayını, 1973, s. 419-420.
Aktaran: İlhan Tekeli-Selim İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s. 384, tablo 8.12.

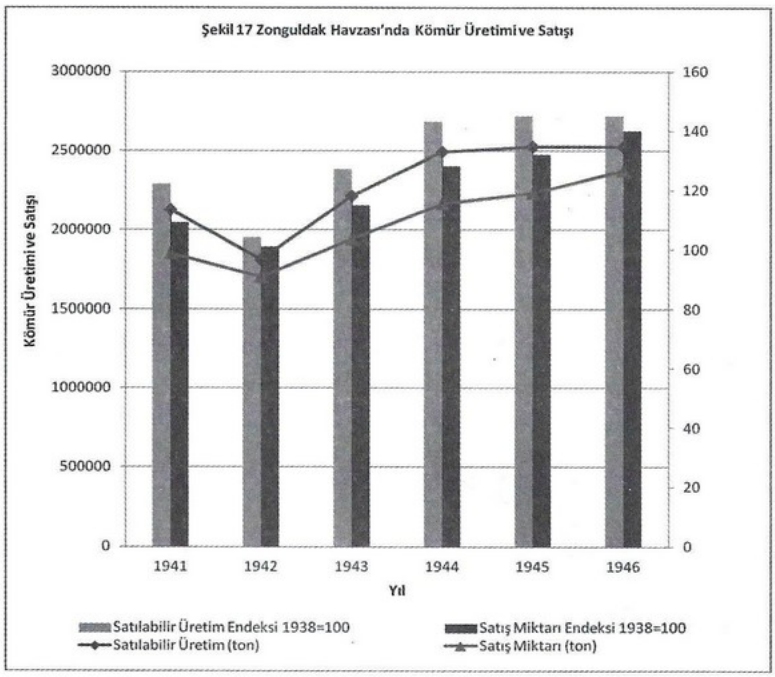
Şekil 15 DDYİ'nin Yaş Gruplarına Göre Groston Olarak Yolcu Gemisi Filosu (1939)

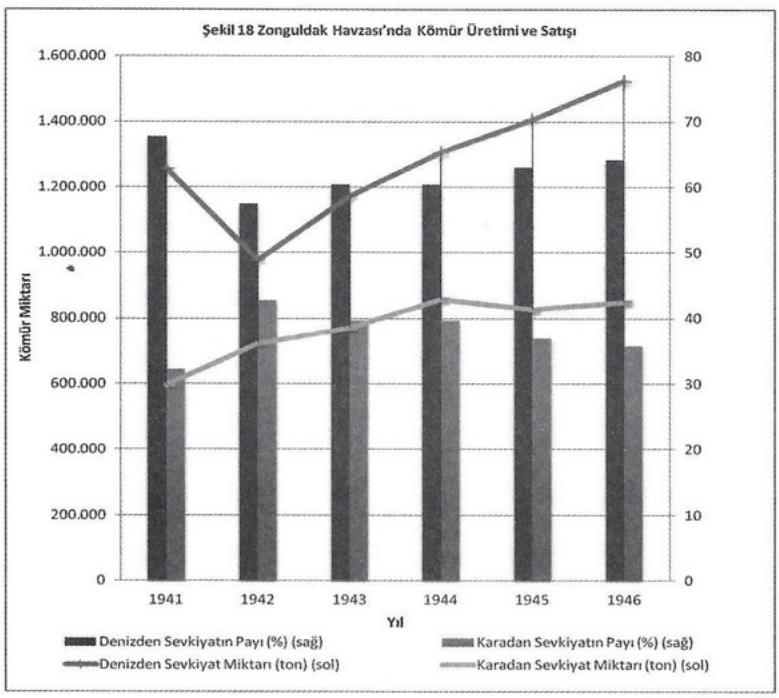


Kaynak: A. Denizci, "Türkiye Gemiciliği", *Türk Ekonomisi,* Sayı: 73 (Temmuz 1949), s. 150.
Aktaran: İlhan Tekeli-Selim İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s. 385, tablo 8.13.

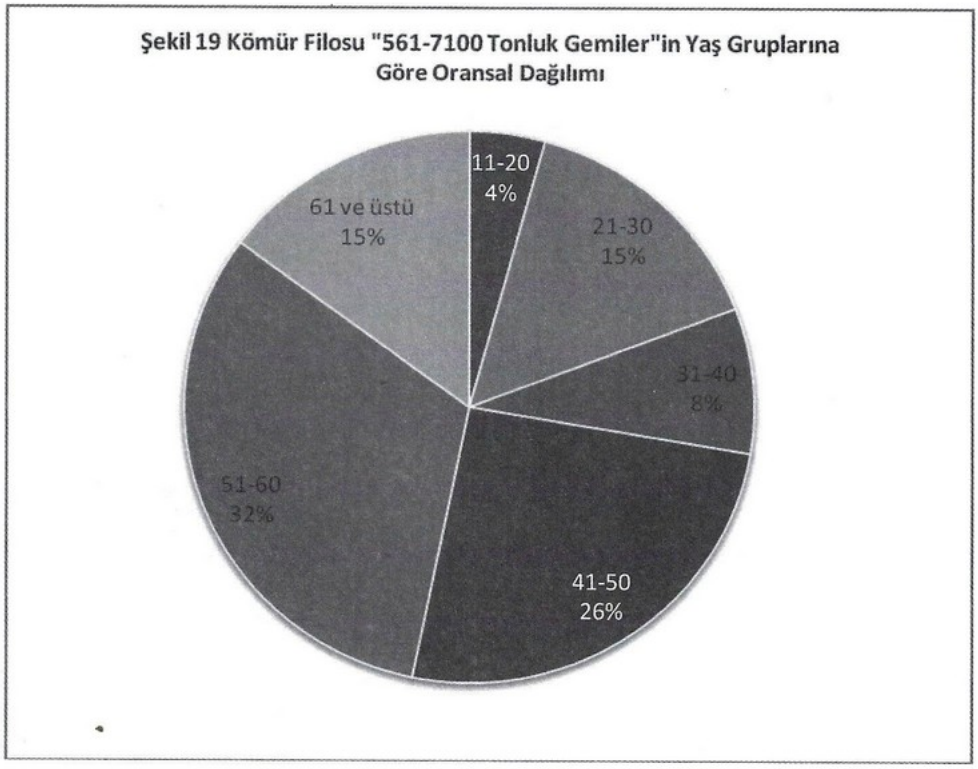


Kaynak: *İstatistik Yıllığı,* Cilt: 15, s. 509, Cilt: 16, s. 561. Aktaran: Tekeli-İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si,* s. 387, tablo 8.14.





Şekil 17-18 Kaynak: Etibank Konjonktür ve İstatistik Şubesi, *Etibank Maden İşletmeleri İstatistikleri 1941-1951,* s. 4, 7, 9.

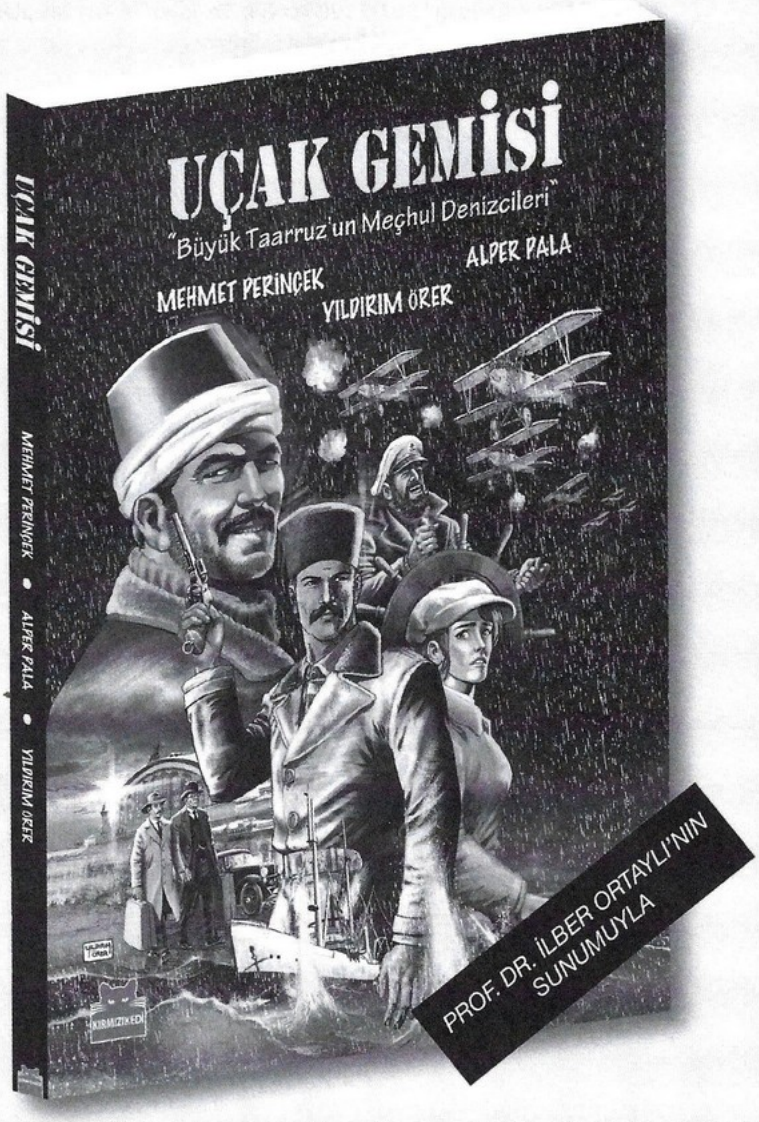


Kaynak: "Maden Kömürü Nakledilen Başlıca Türk Limanları Arasında Yapılacak Nakliyat Hakkında Kararname", *Resmi Gazete,* Sayı: 5096 (30 Nisan 1942), s. 2783-2785'deki verilerden hareketle hesaplanmıştır.

MEHMET PERİNÇEK • ALPER PALA • YILDIRIM ÖRER

UÇAK GEMİSİ

İstiklal Savaşı, her yaştan okur için
çizgi roman ve senaryo biçiminde anlatılıyor



Büyük Taarruz'a giden yolu açan
meçhul denizcilerin öyküsü...

BU KİTAP emekkitap TARAFINDAN DAĞITILMAKTADIR

Kırmızı Kedi Yayınevi
Emekler Sokak No: 18 Gümüşsuyu İstanbul T: 212 244 89 82 F: 212 244 09 48

www.kirmizikedikitap.com instagram.com/kirmizikediyayinevi
twitter.com/krmzkedikitap www.facebook.com/kirmizikedikitap

Dava Ağabeyim Kaptan Namık Assena*

REFİK AKDOĞAN

Her fani gibi sevgili ağabeyim Kaptan Namık Assena'yı da son seferine büyük üzüntüler duyarak uğurlamış bulunuyoruz. Tüm yaşamı daima güzel, hayırlı ve barışçıl işler yaparak geçen sevgili ağabeyimin; kutsal kitabımız Kur'an'da Büyük Allah'ın buyurduğu üzere "Amel-i Salih olun", yani iyi işler yapın, barışçıl olun buyruğuna uyduğuna tanık olduğumdan, Büyük Allah'ın huzuruna çıktığında, hiç kuşku yok ki sorgusuz sualsiz cennete gönderileceğine inanmam tek tesellim olmaktadır. Ruhu şad olsun, nur içinde yatsın.

Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği'nin Kurucu Başkanı Kaptan Namık Assena, 6 Şubat 2015'te yaşama veda etti

1948 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'nu bitirip S/S *Bakır* gemisine atandığımda üçüncü kaptan Namık Assena'ydı. Daha önce öğrencilik yıllarımda gemi stajımı *Akar* tankerinde ve okul gemisi *Hamit Naci*'de yaptığımdan, *Bakır* gemisi gibi Karadeniz hattında hem yolcu hem yük taşıyan bir gemide çalışmadığımdan, işimi ve gemiyi tanımam için bana yaptığı ağabeyliği unutmadığımdan, meslek hayatımda hep onun gibi olmaya özen gösterdim. Denizcilik bilgisi çok iyi olan böyle mükemmel bir insanın yanında çalıştığım ve bana yol gösterdiği için her zaman çok şanslı olduğumu düşünmüşümdür.

Gemiye katıldığım ilk günlerde Namık ağabeyimin boş zamanlarında sürekli daktilo başında yazı yazdığını görünce, "Ağabey ver ben yazayım, iyi daktilo yazarım" demiştim. Her zaman olduğu gibi gülen yüzüyle, "Yok ben yazarım, bu özel bir yazı, bir cemiyet kurmak istiyoruz, onun nizamnamesini yazmaya çalışıyorum, kendim yazmam lazım. Ama sen yazılanları oku, imla hatası varsa sen onları düzelt. Yalnız şöyle bir mesele var. Ben ve arkadaşlarım, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti'ni kurmak istiyoruz ama yedi kişi lazım kurucu olarak, altı kişi kurucu bulduk da yedincisini bulamıyoruz, kurucu olur musun?" diye sorunca şaşırmıştım. Çünkü o günlerde cemiyet kurucusu olmak bir yana, üye bile olmak çok büyük cesaret isteyen bir işti.

"Abi," dedim biraz çekinerek, "Affedersin ama bu cemiyet ne yapacak, yani neden kuruluyor? Benim bu konularda pek bir bilgim yok da!" deyince yani kaytarmak istediğimi anlayınca başını iki yana sallayarak, "Sen cemiyetlerin neden kurulduğunu, ne yaptıklarını bilmiyor musun?" demişti. Biraz utanmıştım, yüksek bir okulu bitirmiştim ama korkumdan "cemiyetlerin ne yaptığını bilmiyorum" demiştim. Daha doğrusu biliyordum da çekingen davranıyordum, yani korkuyordum. Trabzon Lisesi'ni bitirdikten sonra İstanbul'a yüksek öğrenime giderken babam bana şöyle söylemişti: "Yüksek tahsilini bitirinceye kadar hiçbir talebe hareketine katılmayacaksın, derneklerin yanından bile geçmeyeceksin." Öğrencilik hayatımda yalnız derslerimi çalışmış, o zamanlar yeni yeni başlayan talebe hareketlerine, derneklere karışmamıştım. Namık abim her zaman gülen yüzüyle bana bu derneğin ne amaçla kurulduğunu anlatmaya başlamıştı:

"Bu dernek, Yüksek Denizcilik Okulu mezunlarını korumak, yardımlarda bulunmak ve onların bilimsel ve sosyal olarak yükselmelerini sağlamak için kuruluyor. Sen de çalıştıkça, gemilerde zabit ve kaptan olarak çalıştığında mezunlarımızın birçok haklarının

*Bu yazı, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği'nin iki ayda bir yayımladığı *Denizcilik Dergisi*'nin Mart 2016 sayısında da yer almıştır.

verilmediğini, zaman zaman büyük haksızlıklara da uğradığımızı göreceksin. İşte mezunlarımızın haksızlıklara uğramamaları için bir dernek altında birleşmemiz gerekiyor. Ee söyle bakalım artık, derneğin kurucusu olmak istiyor musun?"

Namık ağabeyimin açıklaması beni tatmin etmişti. "Şeref duyarım abi!" deyince Namık ağabey ciddileşerek, "Yalnız şöyle bir mesele var Refik," dedikten sonra biraz sıkıntılı olarak sözlerine devam etmişti:

"Sana önemli olan bir meseleyi açıklamak isterim. İdare (o zaman adı Devlet Denizyolları İşletmesi idi) tarafından dernek üyelerinin işten atılma ihtimali var. Bundan beş altı yıl önce İdare o zaman var olan Türk Gemi Kaptanları ve Baş Makinistleri Cemiyeti azalarını işten atmakla tehdit edince, azalar işlerini kaybetmemek için cemiyetten istifa ettiler. Cemiyet azasız kalınca feshedilmişti. Yani şimdi biz bu cemiyeti kurunca ve biz de kurucu olunca işten atılma tehlikesi var, ne dersin?"

Tereddüt etmeden cevap vermiştim: "Abi bildiğim kadarıyla siz evlisiniz, sanırım bir de küçük kızınız var. Sizin bir aileniz olduğu halde işten atılmayı göze alıyorsunuz da benim gibi bekâr bir adamın işten atılmasının ne önemi olabilir ki? Görüyorum ki kurucular dan bazıları devlet memuru, onlar işten atılmaktan korkmuyor da ben mi korkacağım? Armatörler gemi alıyor. Burada maaş yüz otuz altı lira, armatörler beş yüz lira veriyor. Beraber gideriz. Yaz abi beni kurucu olarak." Böylece ben de Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği kurucularından oldum.

Derneğin kurulması aylar aldı. O günlerde dernek kurulmasına hemen izin verilmiyordu. Tahkikat, tahkikat aylar sürüyor. Sülalemiz dahil araştırmadık şey bırakmıyorlardı. Yani öküzün altında buzağı arıyorlardı derneğin kurulmaması için. 1948 tarihinde yapmış olduğumuz başvuruya bir yıl sonra izin verildiğinden Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği 1949 yılında kurulabildi. O günlerde dernek kurmak yukarıda anlattığım gibi birçok riski içerdiğinden ve evli ve bir çocuk sahibi olan Namık Assena bu tehlikeleri göze aldığından bana göre o mesleğimizin kahramanıdır. Nitekim derneğimiz o günlerde, yani daha sendikaların kurulmamış ve Deniz İş Kanunu'nun çıkmamış olduğu o günlerde mezunlarımızın haklarını korumak için çok değerli çalışmalar yapmıştır. Okulumuzun makine bölümünden mezun olanlara gemi makineleri işletme mühendisi diploması verileceği 1944 yılı gazete ilanlarında bildirildiği halde, 1948 ve sonraki yıllarda mezun olanlara bu diploma verilmediğinden derneğimiz bu diplomanın verilmesi için çok değerli çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların sonucu olarak sanırım 1955 yılında okulumuzun makine mezunlarına gemi makineleri işletme mühendisi diploması verildiği gibi eski mezunlara da bu diploma verilmiştir. Derneğimizin bu konuda yapmış olduğu çalışmalar her türlü takdirin üstündedir.

Kurduğumuz Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği'nin, Deniz İş Kanunu'nun çıkmasında, sendikaların kurulmasında ve 1960 askeri darbesi sonunda kurulan hükümetin adeta denizcilik danışmanı olarak çalışarak Türk deniz ticareti filosunun gelişmesinde çok yararlı hizmetleri olmuştur ki rahmetli Kaptan Namık Assena bu çalışmaların daima içindedir. Ayrıca Zabitan Sendikası'nın kuruluşunda da kurucu olarak çalışmalar yapmış ve sendikanın kurulmasını gerçekleştirmiştir.

Onun kurmuş olduğu Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği, sonra kurulan Kaptanlar Derneği'nin, G.Mk.İşl.Mühendisleri Odası'nın, Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin, DEVAF'ın ve en son kurulan Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun anasıdır. Bütün bu sivil deniz toplum kuruluşları sevgili Kaptan Namık Assena'nın işini kaybetme pahasına kurduğu Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği'nin yavrularıdır. Bu nedenle bütün bu kuruluşların biraraya gelerek, onun adını yaşatmak amacıyla, deniz öğrencileri ve denizde çalışanlar arasında, örneğin Türk denizciliğinin kalkınması için yazılar, resim, fotograf, hikaye, şiir ve roman dallarında yarışmaları açmasının çok büyük vefa ve değerbilirlik olacağını düşünmekteyim.

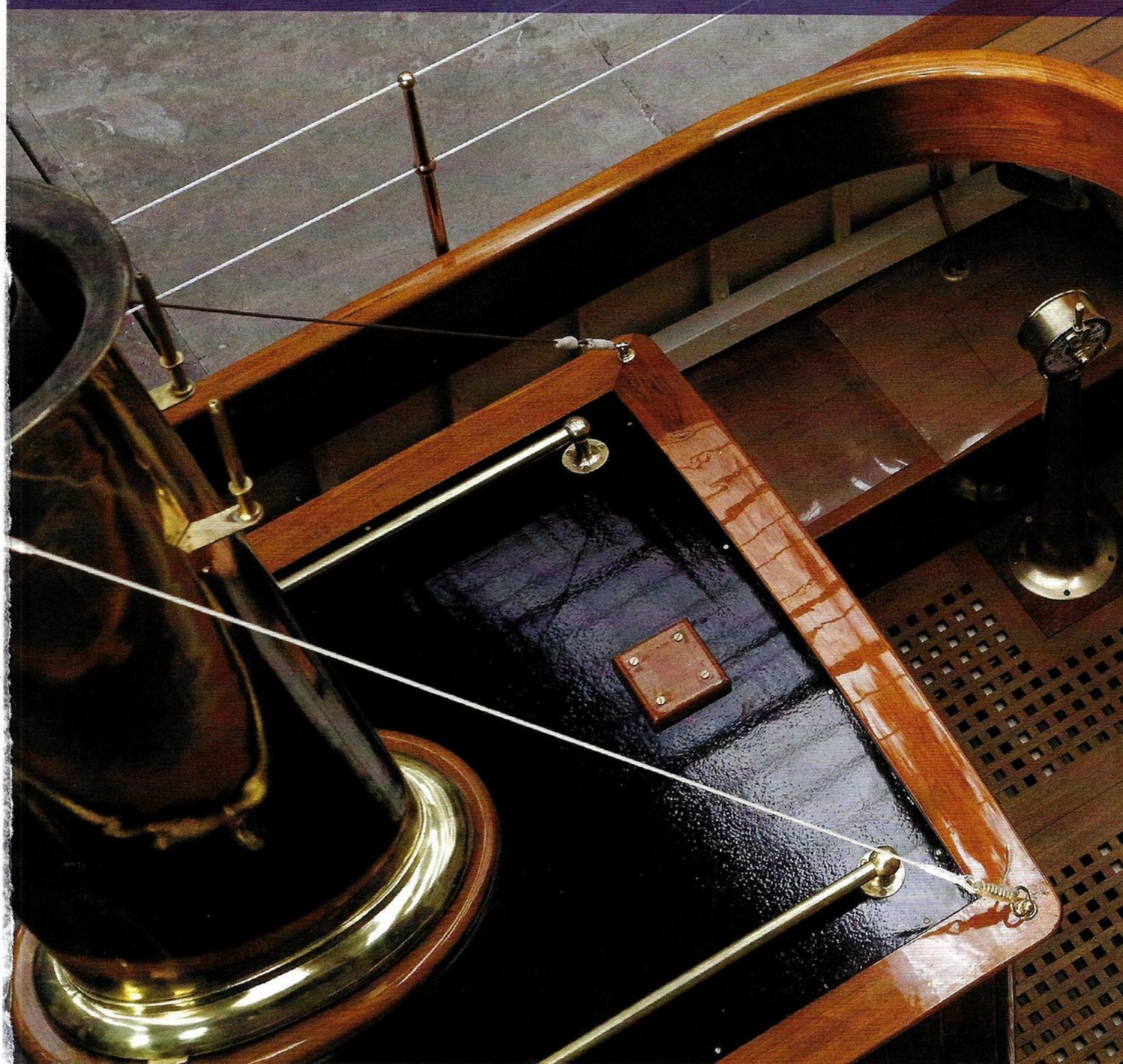
Kaptan Namık Assena şimdi adı İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği olan derneğin bir numaralı kurucu üyesi olup aynı zamanda kurucu bir numaralı başkanı ve son nefesine kadar derneğini yakından takip eden ve ilgilenen bir mezun olduğundan onun bir büstü mutlaka derneğin salonuna konulmalıdır.

Namık ağabeyim Türk bayrağını yedi denizlerde başarıyla dalgalandırmıştır. Çok mükemmel bir gemi süvarisi olmasının yanında da personelin tam bir beybabası ve çok iyi bir aile babasıydı. Allah'ın ona verdiği yaşamının her saniyesini diğer insanların yararına harcadığından, Kur'an'da buyrulduğu üzere tam bir Amel-i Salih yani barışçıl olan, iyi, güzel işler yapan, Allah'ın bir kulu olduğundan şimdi onun cennetin en güzel yerlerinden bir yerinde olduğuna inanmaktayım. Allah rahmet eylesin, ruhu şad olsun, nur içinde yatsın. ■

RMK
marine
www.rmkmarine.com

Koç

We create your ultimate lifestyle.



Her zaman yanınızda taşıyın diye
Yapı Kredi Yayınları'nın en sevilen kitapları
e-kitap formatında web'de, cepte, tablette.
dr.com.tr'den ve idefix.com'dan e-kitaplarımıza ulaşabilirsiniz.
YKY
YAPI KREDİ YAYINLARI
YapıKredi
Hizmette sınır yoktur.